

Александр Николаевич Ефимов родился 6 февраля 1923 года в слободе Кантемировка, ныне районном центре Воронежской области, в семье железнодорожника. Военный летчик, дважды Герой Советского Союза (26.10.1944г. и 18.8.1945г.), маршал авиации (1975). Окончил Ворошиловградскую военно-авиационную школу пилотов (1942), Военно-воздушную академию (1951), Военную академию Генерального штаба (1957). В ходе Великой Отечественной войны летчик-штурмовик, командир звена, эскадрильи, штурман авиаполка. Совершил 288 боевых вылетов, уничтожил много живой силы и боевой техники противника. После войны на ответственной работе в авиации. Главнокомандующий Военно-воздушными силами — заместитель министра обороны СССР (1984—1990). Написал воспоминания летчика «Над полем боя» (1980), «Штурмовики идут на цель» (2003). Жил в Москве. Председатель Российского комитета ветеранов войны и военной службы. Почетный гражданин воронежского Кантемировского, ростовского Миллеровского районов. Часто бывал на родине, встречался с земляками.

Встретив в 2003 году свое восьмидесятилетие, Ефимов навестил малую родину. А ею Александр Николаевич считает и Кантемировку, где родился-рос, и недалёкое ростовское Миллерово, куда переехала на жительство семья, там с седьмого класса Саша продолжил и завершил учебу в средней школе...

Маршалу захотелось пройти стезжками-дорожками далекого кантемировского детства. На тихой улочке близ Свято-Троицкого храма Ефимов, не скры-



Александр Николаевич Ефимов,
фото военных лет

вая удивления и радости, увидел целехоньким старый родной домик: «Сменил лишь камышовую крышу. За огородами, — указал, — речка, луг. Там купались, рыбачили, искали съедобное лакомство в луговом разнотравье — дикий лук-скороду, щавель, забудьки, лопуцьки... На подножных кормах выросли», — сказал и засмеялся.

Дальше дорога привела к железнодорожному вокзалу. Вспомнилось печальное: «На работу к маме бежал и плакал, выкрикнул с порога: бабушка умерла...»

Позже семья Ефимовых переселилась на жительство в квартиру просторнее при станции: «Из раскрытого окна на крышу вагона можно было шагнуть» Однажды братья баловались — разбили стекло. «Испугались, что накажут нас. Сбежали из дому. К вечеру дошли пешком в большое село — Марковку. Остановились у хороших знакомых. Ночью нас разыскали родители...»

Александр Николаевич попросил проехать хоть немного тем бывшим проселком. В Марковку ведь нынче попасть сложно, она теперь заграничная — на Украине.

Остановились на степном всхолмье, откуда открывается полевой простор во все концы света. Ефимов молча всматривался в открывшиеся дали, как будто пытался угадать, где же пролегал только ему знакомый шлях...

Скончался он 31 августа 2012 года в Москве на 90-м году жизни. Умер от сердечного приступа, узнав о смерти друга — маршала Сергея Леонидовича Соколова. Похоронен на Новодевичьем кладбище. К празднику 9 Мая 2015 года на могиле маршала установлен памятник. В Кантемировке и Миллерово есть бусты героя.

В июле 1942 года первые шесть летчиков-выпускников, прошедших подготовку на самолете Ил-2 Ворошиловградской военной авиационной школы, эвакуировавшейся в г. Уральск, были направлены в 10-й запасной авиационный полк на аэродром Каменка-Белинская под Пензой. Там нам предстояло выполнить программу ввода в строй.

Мы рвались на фронт и были полны решимости как можно скорее выполнить необходимое количество полетов. Очевидно, боевые части испытывали недостаток в легком составе, поэтому программа была сокращена до минимума.

Выполнив несколько полетов, мы получили предписание убыть на сборный пункт 1-й воздушной армии, расположенный на аэродроме Дракино на Оке близ Серпухова. Не успели мы сдать документы в штаб, как последовала команда убыть на аэродром, где нас уже ждал самолет Ли-2, на котором за нами прилетел заместитель командующего воздушной армией генерал Богородецкий.

Нас доставили на аэродром Григорьевское, где базировался 594-й штурмовой авиационный полк 214-й штурмовой авиационной дивизии. Начались полеты по вводу нас в строй. За две недели я выполнил более 30 полетов, главным образом по маршрутам, на бомбометание и стрельбу на полигоне близ Перемышля южнее Калуги.

Первым командиром звена у меня был старший лейтенант Атаманчук. Это был уже обстрелянный летчик, совершивший к тому времени 15 боевых вылетов и пять раз сбитый. Судьба была благосклонна к нему. Он возвращался в полк и после излечения продолжал драться с врагом. Вскоре наша дивизия перебазировалась на Калининское направление. Мы продолжали готовиться к боям. Через некоторое время дивизия получила распоряжение штаба воздушной армии: передать молодых пилотов и все самолеты в состав 233-й штурмовой авиационной дивизии, а кадрам легкого состава убыть в тыл на переформирование, получение пополнения и новых самолетов.

Наша летная судьба изменила адрес. Что нас ждет впереди?

Нам было приказано явиться в отдел кадров, а затем в боевые полки. Мы с Толей Украинцевым, товарищем по авиационному училищу, получили назначение в 198-й штурмовой авиационный полк, базировавшийся где-то под Волоколамском. Сентябрь в Подмоскowie выдался капризным. Зачастили холодные дожди, небо хмурилось, безвременно блекли багряные краски осеннего леса.

Ненастная погода, неутешительные сводки Советского информбюро плохо действовали на настроение. Фашисты рвались к Сталинграду, стремились отрезать Кавказ. И на Западном фронте ничего утешительного. Скорее бы в самолет — и в бой! А мы с Толей Украинцевым уже третий день месили грязь на фронтовых дорогах в поисках нужного нам аэродрома. След его отыскался неожиданно. Помог сержант-регулировщик. Он же пристроил нас на машину со снарядами, следовавшую в том же направлении.

В кабине трехтонки мы почувствовали себя счастливыми: теперь-то уж наверняка доберемся. Прижавшись друг к другу, чтобы согреться, мы задремали и... проехали свой перекресток. Проснулись от близкого оружейного грохота. Куда это нас занесло? Оказывается, водитель привез нас прямо на огневую позицию батареи, искусно замаскированную на опушке леса. Она поддерживала атаку нашей пехоты на безымянную высоту, на гребне которой окопался враг.

Трудная это была атака: местность впереди открытая, и лютый свинцовый дождь с высоты... Неподвижные фигурки солдат на раскисшем от дождя поле... И эта нелепая, зловещая тишина. Потом на моем пути было много боев, но этот, первый, на всю жизнь врезался в память.

Растерянные и ошеломленные, мы не сразу сообразили, чего добивается от нас разгоряченный боем офицер-артиллерист с двумя кубиками на петлицах. После наших сбивчивых объяснений он понял наконец, что мы — молодые летчики, направляемся в штурмовой авиационный полк, ищем аэродром.

— Там ищите! — махнул он рукой в тыл, а сам сорвался на крик: — И где она, ваша авиация? Где обещанная поддержка с воздуха? Кто ответит за них? — Лейтенант бросил гневный взгляд в сторону безымянной высоты.

Подавленные, возвращались мы с передовой. Зарядивший с утра дождь не переставал. Наши шинели промокли насквозь. В пудовых от налипшей грязи сапогах хлюпала вода.

...За разговорами незаметно подошли к нужному нам повороту на деревню Чертаново. К одиноко стоящему высохшему тополю прибита фанерная доска с лаконичной надписью: «Хозяйство Тысячного».

Сомнений нет, идем правильно. Еще в отделе кадров воздушной армии нам сказали, что майор Тысячный — командир нашего штурмового авиационного полка.

Вот, наконец, и Чертаново. Единственную улицу перегораживал самодельный шлагбаум. Миновал его, тут же встретили офицера с красной повязкой на рукаве.

— Вам кого, товарищи военные?

В коротких замызганных шинелях и выцветших старых пилотках мы мало походили на выпускников известного в стране авиационного училища. Офицер прочитал наши предписания и тотчас оживился.

— Ну, давайте знакомиться. Я — лейтенант Васильев, командир звена. Милости просим в наш будущий гвардейский полк... Обедали? — спросил он нас.

Во фронтовом авиационном штурмовом полку мы сразу почувствовали, что попали в дружную боевую семью.

Командир, выслушав наши рапорты, поздоровался, подробно расспросил, как мы пришли в авиацию, посоветовал внимательно присматриваться к боевой жизни коллектива.

— На каких самолетах летали? — спросил меня майор.

— На У-2, Ут-2, немного на СБ, Пе-2 и Ил-2.

— Какой налет на самолете Ил-2?

— Десять часов! — с гордостью ответил я, надеясь услышать похвалу по поводу того, что быстро освоил грозный штурмовик.

— Не слишком, — с сожалением сказал командир. — Придется начинать с азов...

Вот тебе и раз: мы-то думали, что эти «азы» уже позади.

Для нас была составлена специальная программа ввода в строй.

Правильно говорят, что лучше один раз увидеть, потрогать, чем сто раз услышать. Но еще важнее самому получить навыки эксплуатации обслуживания оружия и боевой техники. Практика — всякому делу голова. Наши знания быстро накапливались, крепились навыки. О первых успехах и прилежании новеньких хорошие отзывы дали командиру инженер и другие старшие товарищи. Особенно много занимался с нами штурман полка майор М.Бондаренко. Конечно, мы понимали, что быстро осваиваться в полку помогают, прежде всего, базовые знания, навыки, полученные в авиашколе. Там с нами работали прекрасные преподаватели. С большой благодарностью я вспоминаю об их нелегком труде. Они были энтузиастами своего предмета.

Капитан Межов с упоением обучал нас штурманским премудростям, требовал от нас пунктуальности и аккуратности во всем — от заточки карандашей до оформления и работы с картой. Много времени он уделял обучению счету в уме, быстрому чтению карты, глазомерной и графической прокладке маршрута, правилам разметки этапов и обозначений.

На первых порах результаты были неважные. Но по мере тренировок мы ближе и ближе подходили к требуемому. Тренировки очень помогали нам потом, в реальных полетах, особенно когда мы попали в боевой полк.

На бреющем полете трудно вести отсчет времени и местонахождения. Нужна была моторная память и мгновенная сообразительность. Вот тут как раз и пригодились уроки Межова. Но все-таки никакая учеба не могла заменить боевую практику. И неудивительно, что мы с большим уважением относились к штурману полка Михаилу Захаровичу Бондаренко. Он чем-то напоминал нам Межова.

В бою Бондаренко преображался. Вера в оружие, воля к победе, точный расчет и неотразимый удар всегда приносили успех боевому летчику. Словно ураган, пронеслся он над объектом на малой высоте, неся гибель врагу. Многоотный штурмовик был удивительно послушен рукам пилота на крутых разворотах боевого пилотажа. Разгоряченный боем, Михаил Захарович обычно сразу же после вылета анализировал действия каждого подчиненного, давал советы, указывал на промахи. Умел он внушить своим ведомым уверенность в победе над сильным и коварным врагом.

Передний край обороны на нашем участке фронта проходил чуть западнее районных центров Зубцов, Гжатск, Юхнов. В темные осенние ночи с аэродрома было видно багровое зарево пожарищ. Наш 198-й штурмовой авиационный полк в то время базировался на полевом аэродроме неподалеку от Волоколамска. Городок этот вместе с окружающими его населенными пунктами в период вражеского наступления на нашу столицу был ареной ожесточенных боев.

Отступая, фашисты всю свою злобу за неудачи на фронте вымещали на мирных жителях. Они угоняли их в Германию, расстреливали, вешали, а деревни и села предавали огню. Гитлеровские генералы приказывали уничтожать на русской земле все, что можно было уничтожить. На языке фашистских вояк это называлось «создать мертвую зону» на пути наступающих советских войск.

Серьезно пострадало и село Чертаново, возле которого располагался наш аэро-

дром. То, что уцелело от попаданий бомб, мин и снарядов, было уничтожено пожарами.

Работа сельских Советов в прифронтовой полосе после того, как отсюда были изгнаны оккупанты, еще только налаживалась. Летчики полка приносили чертановским ребятишкам из своей столовой кто горбушку хлеба или сухарь, кто котлету или несколько кусочков сахара. Жители Чертаново и беженцы часто выручали нас в снегопады. На расчистку аэродрома добровольно выходили все. Даже дети помогали сгребать снег с летного поля, расчищать самолетные стоянки. Заводилой в этом деле была эвакуированная из Смоленска Екатерина Ивановна Шевелева. Ее пятилетний сын Петька был нашим общим любимцем. Смысленный малыш, словно взрослый, хорошо разбирался в различных образцах стрелкового оружия. По гулу моторов Петька безошибочно отличал советские самолеты от фашистских, при угрозе бомбежки прятался в щель.

Хотя и трудно приходилось Екатерине Ивановне, но никто не слышал от нее ни одной жалобы.

Эта женщина глубоко верила, что недалеко то время, когда оккупанты побегут с нашей земли. Да разве только она одна думала так? Разгром гитлеровских войск под Москвой вдохновлял советских людей, укреплял их веру в нашу победу над германским фашизмом. Близкими и понятными были мне переживания Екатерины Ивановны. По ту сторону фронта, в Миллерово, не успев эвакуироваться, осталась моя мать с младшей сестренкой. Как только кончались наши дневные заботы и наступал вечер, меня неотступно начинала мучить мысль: живы ли родные? Я ничего не знал о них с первого дня войны, и память невольно возвращала меня к тому дню, когда мы расстались.

...В воскресенье утром, 22 июня 1941 года, меня вызвал дежурный по авиационной школе:

— Курсант Ефимов, к вам приехали мать и сестра!

Увольнения в город в тот день не разрешили. Я находился в казарме. Бегу к контрольно-пропускному пункту, в комнату для посетителей, где стояли накрытый белой скатертью стол и четыре табуретки. На столе я увидел графин с водой, а рядом, в вазе, букет свежих полевых цветов.

— Здравствуй, мама!

Мать молча обняла меня, а потом тихо произнесла:

— Вот ты и летчик! Только ты, сынок, летай пониже и потише.

Она с гордостью смотрела на мою пилотку и голубые петлицы с «птичками», а мне почему-то вспомнилось тогда детство...

Ко мне рано пришло увлечение авиацией. Мечта о ней зародилась в моем сознании еще в детские годы. Этому способствовал небывалый случай.

Как-то на площадь перед церковью в нашей Кантемировке произвел вынужденную посадку учебный самолет. В этот год зима была снежная, и самолет удачно приземлился на лыжах. Это необычное событие всколыхнуло жителей всего райцентра и железнодорожной станции.

И стар, и млад со всех окраин стекались посмотреть на это невиданное чудо — аэроплан. Конечно, особенно активными были мальчишки, буквально облепившие самолет. Никакие уговоры летчиков не помогали. Каждый стремился потрогать это перкалево-деревянное сооружение. Да и не только мальчишки, взрослым тоже было очень интересно. Видя, что толпа не унимается, летчики решили проявить инициативу и начали рассказывать в доступной форме о самолетах, о полетах, о предназначении авиации и ее применении в гражданской и военной сферах. Некоторым счастливым даже удалось посидеть в кабине самолета. Нам, малышам, было дозволено только потрогать самолет руками.

День клонился к вечеру. Толпа постепенно стала расходиться группами, обсуждая случившееся. Дома я появился постемно, за что получил солидную взбучку от мамы. Но что это по сравнению с увиденным?

— Буду летчиком, — безапелляционно заявил я. С тех пор постоянно мечтал об авиации, о полетах, о небе.

...Услышав гул пролетающего самолета, я с восторгом и завистью провожал его взглядом, пока он не скрывался за горизонтом.

Летом 1930 года на окраине нашей Кантемировки приземлился самолет с надписью «Правда» на борту. Это был, видимо, агитационный полет, который собрал много сельских жителей. Летчики раздавали газеты, листовки, рассказывали об авиации, о ее роли, о достижениях и рекордах. Все это было организовано по классической агитационной формуле: «Трудовой народ, строй Воздушный Флот!»

За околицей для посадки самолета была оборудована площадка с указателем направления ветра — так называемая «колбаса» из матерчатого белого мешка с черными полосами, закрепленная на длинном шесте.

Теперь мой выбор был сделан окончательно. Мой путь в авиацию начинался, наверное, как в то время у многих — через строительство авиационных моделей. Увлечение авиамоделизмом было в стране массовым. Почти в каждой школе были авиамodelьные кружки. В них юноши и девушки постигали азы авиационной теории и делали первые шаги в конструировании различных моделей. В предвоенные годы бурно развивалась авиация, создавались авиашколы, авиационные училища, аэроклубы. Молодежь увлекалась парашютным спортом. В Осоавиахиме — обществе содействия обороне, авиационному и химическому строительству СССР — создавались кружки парашютистов, планеристов. Не было города, где бы не возводились парашютные вышки, не организовывались планерные школы.

Наша семья жила в большом селе Кантемировка, а потом мы с отцом переехали в город Грязи Воронежской области, где он работал начальником дистанции пути. Фактически он был мне отчимом, но я называл и называю его отцом, ношу его фамилию, пишу о нем как об отце. Так вот — отец Николай Герасимович Ефимов — потомственный железнодорожник, инженер по образованию, видя мое увлечение авиамоделизмом, поддерживал и помогал мне разобраться в терминологии, часто давал советы, как лучше построить ту или иную модель.

В семье, кроме меня, были сводный брат Костя и сестра Лиза от первого брака отца и маленькая сестренка Люся, родная мне по маме. Мы были очень дружны.

Костя как старший верховодил, он был организатором всех наших затей и тоже увлекался авиамоделизмом, строил, мастерил. Я старался не отставать и по мере сил оказывал помощь и, если можно так сказать, постоянно выпрашивал работу. Когда Косте надоедало, он брал меня за шкуру и выводил из сарайчика, обещая применить более действенные меры. Это, однако, не мешало ему быть предупредительным и внимательным к моим стараниям. Разве мог он тогда предвидеть, что вскоре я поднимусь в небо, а затем буду верен этой профессии всю свою жизнь?

Первым происшествием на пути к авиации (впоследствии их приключалось немало) был неудачный запуск пропеллера. Многие, очевидно, помнят, как на обыкновенную катушку из-под ниток на двух штырьках помещался небольшой металлический пропеллер, на катушку наматывается суровая нитка или шпагат. Катушка помещается на штырь. Потянул за шпагат, катушка начинает вращаться и пропеллер со свистом взмывает вверх. Где-то мы нашли катушку больших размеров, удержать ее в руках было, конечно, невозможно. Да и пропеллер был значительно больше обычного. Выход был найден довольно скоро.

Врыли столб в землю, забили шкворень, на него надели катушку с пропеллером. Все было готово к старту. Костя резко тянет за шнур, пропеллер со свистом взмывает вверх, и... я как «герой» возвращаюсь из больницы с забинтованной го-

ловой. Мальчишество? Но как гласит народная мудрость: «Истоки мужества кроются в мальчишестве»...

Дружная совместная семейная жизнь продолжалась недолго. Последующие события разрушили нашу семью.

Лето 1937 года...

У самых железнодорожных путей стоял небольшой, стандартного типа дом. Отсюда уходили, чтобы никогда больше не встретиться, Костя и Лиза.

Костя уезжал в Воронеж поступать в авиационный техникум. Как сейчас помню маленький баульчик в руках Кости, его поспешное прощание, и глаза, в которых столько тоски, как будто он предвидел, что это последние минуты, за которыми — разлука до конца его дней.

Годом раньше уехала к родной матери Лиза. Мы с Костей провожали ее из пионерского лагеря. Костя стоял, насупившись, не проронив ни слова, только пристально смотрел ей вслед. А я был позади него и молча плакал.

Отсюда уходил, уезжал не по своей воле и наш отец — его арестовали как «врага народа»... Тот трагический год разбросал нас еще до военной круговерти. Когда после ареста отца мы остались с мамой и маленькой сестренкой Люсей одни — без жилья, без средств к существованию, то жизнь как-то сразу померкла. Наверное, с этой поры я начал взрослеть. Даже игры с ребятами стали не такими бесшабашными, так играют враз повзрослевшие дети. Страшное это было время.

Но когда невольной память воскрешает эти дни, то приходится удивляться, как все-таки живучи русские люди... Жизнь иногда безжалостно корежит их, бросает, крутит. Казалось бы, все — нет человека, а он выживает, становится еще крепче...

Жизнь была безжалостна и к нам. Мы вынуждены были искать пристанища. Нас приютили у себя далекие родственники мамы в городе Миллерово. И наша большая семья распалась, чтобы никогда больше не собраться.

И только много лет спустя дошли до нас печальные вести. Лиза в сентябре 1943 года по доносу была расстреляна немцами и похоронена в Кантемировке Воронежской области. О судьбе Кости я узнал, когда его уже не было в живых. В 1939 году отец был реабилитирован, вернулся к нам в Миллерово и вскоре умер. Вот так судьба распорядилась нашей семьей. Каждый шел своей дорогой.

Сразу же после войны я много раз делал попытки узнать о судьбе Кости. Запрашивал Главное управление кадров МО и архив МО, но никакими сведениями о Константине Николаевиче Ефимове эти организации не располагали.

Спустя годы как-то вечером в моем доме раздался телефонный звонок. Звонившая женщина сказала, что смотрела телевизионную передачу, в которой я выступал по случаю Дня Воздушного флота, и спросила, имею ли я отношение к Константину Николаевичу Ефимову, ее отцу. Я ответил, что он мой сводный брат, и пригласил ее в Москву. Это была старшая дочь Кости. Через некоторое время мы встретились с семьями старшей и младшей дочерей брата. Они-то мне и поведали, что Костя был сотрудником разведорганов, запросить которые я просто не догадался, о чем очень и очень сожалею. В войну он прошел трудный путь разведчика в одном из иностранных государств. Был награжден многими орденами. После войны он умер. Похоронен в Одессе. Но это было потом.

...Приехав в Миллерово, я поступил в 7-й класс школы № 2. Класс был очень дружный, приняли меня радушно и на первых порах помогли мне наверстать пропущенную программу. Каждый предлагал свою помощь. Вскоре я догнал своих сверстников. В школе было множество всевозможных кружков, в том числе и авиамодельный, куда я сразу же поступил. Имея кое-какой опыт, я хорошо вписался в коллектив.

Как-то шефы из воинской части подарили нам настоящий планер. Радости не

было предела. Открывается планерная школа! Скоро будем летать! С гордостью мы таскали свою огромную крылатую игрушку из мастерских на аэродром. По пути к нам присоединялись подростки с других улиц, и вскоре на летном поле собирались ребята чуть ли не со всего города.

Правда, планер УС-4 был старенький, чиненный-перечиненный, весь в заплатах, и мы больше ремонтировали его, чем занимались на нем. Но и от этого на первых порах мы испытывали огромное удовлетворение.

Прежде чем летать, надо было освоить подлет — кратковременный отрыв планера от земли. Но еще раньше мы проходили так называемую балансировку. На врытом в землю штыре устанавливался планер. Ученик летчика садился в кабину и, действуя рулями, за счет набегавшего потока ветра удерживал планер в горизонтальном положении.

У концов крыльев и у хвостового оперения для страховки стояли товарищи и удерживали планер от сваливания, если неудачливый ученик летчика допускал ошибку. С каким душевным волнением выполняли мы эти нехитрые упражнения! Сидишь в кабине и забываешь, что ты всего-навсего балансируешь планер. В мыслях ты уже где-то далеко-далеко в бескрайнем небе. Казалось, в руках не фанерный планер, а грозная боевая машина. Какие это были прекрасные мгновения полета мальчишеской фантазии! И только нетерпеливый возглас очередного ученика летчика выводил тебя из этого удивительного состояния.

Ежедневно приходили мы на занятия и терпеливо дожидались своей очереди. После их окончания любовно зачехляли планер и с чувством выполненного долга строем, с песней покидали аэродром.

— Завтра начнем полеты, — объявил нам инструктор.

И вот настал этот памятный день — 18 августа 1938 года. Задолго до установленного срока пришли мы на аэродром. Было ясное утро. На сердце радостно и тревожно. Сегодня должна свершиться заветная мечта — летать. Охотников много. Кому же первому?

— Тебе, Саша, — учитывая мою особую привязанность к авиации, решили товарищи, такие же пятнадцатилетние пацаны.

Занимаю место в кабине. Проверяю ход ручки, педалей и жестом даю знак инструктору: к полету готов. Запуск производился довольно просто — с помощью резинового амортизатора, закрепленного за крючок в передней части планера. Два резиновых усамортизатора ученики летчика натягивали под углом к оси направления взлета. Планер в этот момент удерживался с помощью нехитрого механизма — штыря и особой крестовины.

— Старт! — подавал команду инструктор.

Ученик летчика тянул за специальный тросик, освобождая стопор, и уже ничем не удерживаемый планер послушно взмывал в небо.

Так вот начался и мой первый безмоторный полет. Ни с чем не сравнимое чувство охватывает тебя. С того памятного утра прошло много лет, я совершил тысячи взлетов и посадок на различных самолетах и вертолетах, днем и ночью, в любых метеорологических условиях, но первый полет, как и та безымянная высота, увиденная осенью 42-го, не забудется никогда. И перед каждым новым взлетом до сих пор сладко замирает сердце, каким бы он ни был по счету — сто — или тысяча первым! Видно, нельзя привыкнуть к этому удивительному состоянию. И так — на всю жизнь, пока судьба дает возможность летать...

Высота метров пять-десять. Планирую через летное поле и довольно благополучно произвожу посадку... Не каждая из них заканчивалась так гладко. Иной раз при нерасторопных действиях набивали мы себе синяки и шишки, а планер тут же, на летном поле, приходилось ремонтировать. Но даже при неудачах страсть к полетам не унималась.

«От модели — к планеру! С планера — на самолет!» — вот лозунг, который определил нам место в жизни.

После окончания Миллеровской средней школы № 2 мечта стать летчиком побуждала меня к поступлению в военное авиационное заведение. Выбор был большой. В стране развивалась авиация, а, следовательно, требовалось большое количество летчиков. Мой выбор остановился на Военно-морском авиационном училище. Я не был одинок. Вместе со мной решил поступать мой одноклассник Володя Гревцов. Мы подали заявления в Миллеровский горвоенкомат о том, чтобы нас направили в Николаевское училище. Пройдя медицинскую комиссию при военкомате и получив необходимые документы, мы собрались в путь. Это был август 1940 года. Провожать нас пришел весь класс. Мы выглядели именинниками. Нас напутствовали добрыми пожеланиями и обещаниями писать письма.

Прибыв в училище, сдав документы и разместившись в палатке, мы приступили к подготовке к экзаменам. Нам предстояло пройти еще одну медкомиссию. Мы с завистью смотрели на курсантов в хорошо подогнанной форме, которые обслуживали наш палаточный городок. Настроение у нас было приподнятое, мы грезили предстоящей учебой в известном училище Военно-Морского Флота.

Морские летчики были в стране в особом почете. Экзамены с Володей Гревцовым мы сдали успешно, на все пятерки. Осталось пройти мандатную комиссию. Нас по одному приглашают на беседу. Председатель комиссии, офицер с четырьмя шпалами в петлицах (полковник), выслушав мой доклад, предложил сесть к столу. Его заключение обрушилось на меня как гром среди ясного неба.

— Сынок, ты сдал все экзамены на «отлично» и достоин учиться в нашем прославленном училище, но мы предлагаем тебе приехать к нам через год. Надо тебе поправиться, набрать 3–4 килограмма, возмужать. Приедешь на следующий год и будешь принят без экзаменов.

Что говорил полковник дальше, я уже не слышал. Это был крах всей моей мечты. Что делать дальше, где учиться? Ждать следующего года? На эти вопросы я не находил ответов.

Я понимал, что летать на таком самолете, как МБР-2, непросто, и моя весовая категория не соответствует тем требованиям, которые предъявляют к летчикам морской авиации. С плохим настроением вернулся домой. Как объяснить одноклассникам мое возвращение?

Владимир Гревцов в училище был принят. Его весовая категория, очевидно, была немножко посolidнее. Он обучался в группе штурманов. Вскоре началась война, училище передислоцировалось на Дальний Восток, где он закончил обучение и был откомандирован в строевые части. Он участвовал в боевых действиях с японцами.

Встретились мы с ним только в 1946 году.

Но вскоре я узнал, что в Миллерово в военкомат прибыла группа для отбора желающих поступать в Ворошиловградский аэроклуб имени С.А. Леваневского.

Отбор кандидатов проводился в горвоенкомате специальной комиссией, в которую, кроме медиков, входили представители городских властей и аэроклуба. Возглавлял комиссию начальник военного отдела горкома партии Иван Яковлевич Миронцев. Благодаря Миронцеву, я был принят в аэроклуб. Напомню, что мой отец в 1937 году был репрессирован, это и послужило причиной внимания к моей персоне соответствующих органов, несмотря на то, что в 1939 году отец был уже реабилитирован. Однако клеймо «сына врага народа» еще долго преследовало меня.

В сентябре 1940 года 12 молодых миллеровцев уезжали в Ворошиловград для первичного летного обучения в аэроклубе. Прибыв к месту учебы, мы были представлены начальнику аэроклуба Синицыну, который рассказал нам об аэроклу-

бе, о программе обучения, о режиме работы, мы получили соответствующие напутствия и пожелания. Разместили нас на квартирах в поселке Каменный Брод, одном из пригородов Ворошиловграда.

Я, Иван Безуглов и Жора Склярлов остановились на квартире в доме на улице Кирова. Хозяин Карпов и его жена встретили нас радушно. Они понимали наше положение и старались по-родительски помочь. Да это и понятно — их единственный сын тоже учился в военном училище вдали от дома. Нам предстояло летать на самолете У-2.

Самолет У-2 (переименованный в 1944 году в По-2 после смерти конструктора Н.Н. Поликарпова) имеет богатую историю. Совершив первый полет 7 января 1928 года, он просуществовал около 35 лет. Производство По-2 прекратили в 1953 году, а начали списывать с июля 1959 года. Долговечность этого самолета свидетельствует о его высоком совершенстве.

Учебный самолет У-2 был исключительно удачной машиной, легкой в управлении, неприхотливой в обслуживании. Для первоначального обучения лучше не придумаешь. Однако был у него существенный недостаток — отсутствие радиосвязи и радиопереговорного устройства. Но, как говорят, «голь на выдумки хитра». Быстро нашлись умельцы, которые придумали переговорное устройство между инструктором и курсантом, которое состояло из «уха и раструба». По контуру уха делалась пластинка с патрубком. Пластинка обтягивалась мягкой тканью. Ухо и раструб соединялись гибким шлангом. Инструктор подавал команды, делал замечания, в общем, управлял курсантом. Обратной связи не было. О приеме команд курсант отвечал жестами. Курсанты дали раструбу остроумное название «матюгальник». Некоторые инструкторы, порой выходя из себя, позволяли себе нецензурно браниться. Когда же курсант не реагировал, высовывали раструб из кабины. Тогда поток воздуха бил по ушам непонятливым курсантам. В целом же это был прогресс в управлении.

Не лучше обстояли дела с переговорным устройством даже на таком более совершенном самолете, как СБ. Между летчиком и штурманом была смонтирована пневпочта. Это была обыкновенная трубка диаметром 2 см, в которой находился челнок-капсула, перемещающаяся за счет набегавшего потока воздуха. Если штурману надо было что-то сообщить летчику, он писал записку, вкладывал в челнок, нажимал на рычажок, и струя воздуха перемещала ее адресату. Так же поступал летчик для передачи команды штурману. Конечно, такая «псевдопочта», как ее прозвали экипажи, была не слишком удобна. Но, как говорится, имели то, что имели. О радиосвязи или радиопереговорном устройстве мы тогда и мечтать не могли.

Весь наш набор был разделен на два отряда. Я с друзьями — Николаем Бышевым, Иваном Безугловым, Георгием Скляровым, Михаилом Пучковым и другими миллеровцами — попал в первый отряд, в группу инструктора Филиппа Баутина — к «Филе», как его любовно называли.

Я был назначен старшим группы. В группе было девять человек. После нескольких дней теоретической подготовки и практических занятий на самолете У-2 мы приступили к вывозным полетам.

Баутин был опытным инструктором, на его счету было уже более десятка выпусков. Техником самолета был Максимов, опытный и доброжелательный человек, быстро сплотивший наш коллектив, точнее, мы группировались вокруг него. Он был не только нашим наставником и преподавателем, но и прекрасным воспитателем. Фактически целый день с утра до вечера мы находились в его распоряжении. За короткий срок мы изучили материальную часть, инструкцию по эксплуатации самолета, помогали готовить самолет к полету, а после полета до блеска

драйли его. Баутин разъярялся положения инструкции по технике пилотирования.

Как правило, выпускники аэроклуба поступали в Ворошиловградскую военную авиационную школу. Такая судьба ожидала и нас. Школа располагалась на окраине города в районе исторического памятника «Острая Могила». Адрес школы: г. Ворошиловград, «Острая Могила», школа пилотов. Злые языки в шутку переименовали адрес: «Острая школа, могила пилотов».

Вскоре начались вывозные полеты. Каждое утро мы пешком шли на аэродром. После завтрака и построения самолеты вырубали на летное поле.

Каждый отряд разбивал свой старт: посадочное «Т», полотно и линию флажков. Левее «Т» разбивалась взлетная полоса, правее — посадочная.

Недалеко от «Т» разбивался «квадрат» — место, где находились учлеты.

Стартовый наряд включал руководителя полетов, стартера и финишера. Левее взлетной полосы размещалась заправочная линия. Самолеты со стоянки вырубали инструкторы с учлетами. К месту старта их сопровождали учлеты, которые держались за левую плоскость (для этого в плоскости было сделано специальное отверстие). Первый отряд имел красные цифры на киле, второй — синие.

Итак, каждый отряд разбивал свой старт, между которыми было 500–600 метров. Первый отряд летал с левым кругом, второй — с правым. Упаси Боже перепутать старт и сесть на «вражескую» часть поля. Это считалось большим позором.

Наконец, настало время держать экзамены по теории и технике пилотирования. Это было в начале 1941 года. К нам на аэродром прибыли летчики-инструкторы из Ворошиловградской военной авиационной школы — молодые лейтенанты в хорошо подогнанной темно-синей форме. Начались экзаменационные полеты. Каждый с волнением ожидал своей очереди. В программу экзаменов входили мелкие и крутые виражи, боевой разворот, переворот, переворот или петля Иммельмана, петля, спираль, штопор и скольжение на крыло.

Подошла моя очередь. Взлетаю и набираю заданную высоту в зоне, приступаю к выполнению фигур пилотажа.

Инструктор, сидящий в передней кабине, в управление самолетом не вмешивается, как будто его вообще нет в самолете. И я не могу понять, правильно ли я выполняю упражнения.

Выполнив пилотаж в зоне, начинаю снижение и беру курс на аэродром. Чувствую, что пилотаж удался, на душе становится спокойнее. Даже как-то расслабился. Вдруг мотор внезапно останавливается. До аэродрома еще далеко, с остановившимся мотором не дотянуть. Инструктор на это никак не среагировал. Под самолетом поля, перелески, овраги. Мучительно соображаю — куда же садиться, какую выбрать площадку, как построить маневр для захода на посадку. Внезапно осеняет мысль: я же не один, рядом со мной опытный летчик-инструктор. Он-то покажет, куда садиться. Это немного успокоило меня. И в этот момент мотор вдруг заработал. Оказалось, что в программе зачетных полетов, разработанных в военной школе, входил пункт имитации «вынужденной» посадки с выключенным мотором.

Строю маневр и произвожу посадку на аэродроме. Заруливаю на предварительный старт, где без выключения мотора кабину должен занять следующий экзаменуемый. Расстегиваю привязные ремни и покидаю кабину, выхожу на крыло, освобождаю место другому учлету. Стоя на крыле, докладываю о выполнении задания и жду замечаний. Из-за шума мотора невозможно разобрать слова инструктора. Он это тоже понимает. Махнул рукой. Единственное, что я понял: нормально... Вскоре нам объявили оценки. Я получил «отлично». От волнения не услышал оценок некоторых моих товарищей. Только после построения узнал, что Жоры Склярова в списках не оказалось. Он летал смело, стабильно, грамотно, но

при полете с экзаменатором допустил нарушения. Вместо предусмотренных трех витков штопора сделал пять, что экзаменатор посчитал грубым нарушением и доложил старшему начальнику. Пока разбирались с этим случаем, группа уже была укомплектована, списки отправлены на утверждение руководства, и Жора Скляр пошел в другую группу, которая направлялась в Кировоградскую военную авиационную школу. Я же тогда уехал в Ворошиловградскую авиационную школу пилотов. (Если под «уехал» понимать переезд на другой конец города, где располагался аэродром, управление авиашколы, казармы и учебные помещения.)

Ворошиловградская авиашкола была сформирована в начале 30-х годов. Она готовила летчиков-истребителей и бомбардировщиков. В ней было семь эскадрилий, по два отряда в каждой. Я попал в первый отряд 2-й эскадрильи, которой командовал майор Челомбиев (участник боев в Испании, награжденный орденом Красной Звезды). Командиром отряда был старший лейтенант Виктор Тарасов. Здесь вновь проверили у нас технику пилотирования на самолете У-2.

В проверке принимал участие руководящий состав эскадрильи и школы. Я сдавал экзамен полковнику Сахно, заместителю начальника школы. Уровень подготовки учлетов в аэроклубе оказался таким высоким, что мы не только были приняты в военную школу, но и зачислены в экспериментальное звено для полетов на самолетах СБ (скоростных бомбардировщиках). Обычно курсанты бомбардировочных эскадрилий, прежде чем осваивать СБ, проходили полный курс обучения на самолетах Р5.

Вскоре мы начали учебные полеты на полевом аэродроме Новосветловка, расположенном в 30 км от Ворошиловграда.

Курсанты звена успешно осваивали новый для того времени самолет. За время обучения у нас не было никаких чрезвычайных летных происшествий. Инструктором нашей группы был лейтенант Виктор Крайнов.

Виктор был ненамного старше нас, семнадцатилетних мальчишек, но стал уже отличным летчиком и командиром. Он постоянно находился с курсантами, обучая нас всем тонкостям летного дела. Я тоже вышел в «начальники» — назначили старшим группы.

(Уже после войны, в 1946 году, я встретился с капитаном Крайновым в Военно-воздушной академии. В отделе кадров я заполнял анкету и не обратил внимания на офицера, сидящего напротив. Каково же было мое изумление, когда я узнал своего инструктора Крайнова и удивленно спросил: «Товарищ инструктор, это вы?» Так был велик его авторитет, что для меня он был Инструктором с большой буквы. К тому времени мы оба имели звание капитанов. Для меня он был учителем, которому я обязан всем, что имел. К сожалению, в Академию он не поступил.)

Мы учились охотно и добросовестно, чувствуя, что приближаются события, которые всколыхнут весь мир. На пороге была война.

...И вот та памятная встреча с родными у контрольно-пропускного пункта 22 июня 1941 года. Слова матери воспринял как самое заветное. «Да, мама, я буду летчиком!»

Только успел посадить мать с сестренкой в трамвай, помахал им рукой, и тут же, на улице, услышал, что фашистская Германия без объявления войны напала на нашу страну.

Первым естественным порывом курсантов было немедленно всем идти на фронт. Но начальник училища сказал на митинге, что командование считает необходимым продолжить обучение курсантов. Фронту нужны хорошо обученные, умелые летчики.

Вооруженные большим количеством танков и самолетов, до зубов технически

оснащенные и механизированные фашистские армии гвоятся в глубь страны. К осени сорок первого сражения уже вовсю бушевали в Прибалтике, Белоруссии, на Украине. Враг захватил значительную часть территории нашей Родины.

Осенью нашей авиационной школе было приказано эвакуироваться. Путь нас ожидал нелегкий и далекий. Самолеты перегоняли инструкторы. Мы же уходили, как говорят, с полной боевой выкладкой. Первый отрезок маршрута, Ворошиловград — Сталинград, преодолели пешком. От Сталинграда до Саратова плыли пароходом. Пароход носил название «Одесса». К тому времени Одесса была захвачена фашистами. Погрузившись ночью на пароход, мы горько шутили: «Наши войска взяли «Одессу». Из Саратова до Уральска добирались уже поездом.

Мы уходили в тыл, а фронт шел за нами. Тревожное зарево обгоняло нас на флангах, теснило с запада, оставляя свободным лишь путь на восток. Дым пожаров стлался по степи: где-то на корню горели хлеба. В ночном небе над нами гудели вражеские бомбардировщики, освещая его сигнальными ракетами.

А на Южном Урале стояла тишина. Сюда не залетали даже вражеские разведчики. Начались напряженные дни учебы. Сорокаградусные морозы и снежные заносы на аэродроме, теснота и неустроенность. Жили мы, прямо скажем, не сытно. Но никто не хныкал, не жаловался. Каждый курсант стремился скорее стать боевым летчиком.

Правда, в эту тяжелую пору было немало организационных неувязок. Перед войной нас планировали выпустить пилотами на скоростных бомбардировщиках — СБ. Мы уже примеряли выпускную форму. Война же спутала все карты, программу изменили. Нас срочно начали переучивать на пикирующие бомбардировщики Пе-2. И опять начались полеты по кругу, в зону, по маршруту, строем. Ну, казалось, на этот раз все. Скоро на фронт. А перед самым выпуском — ошеломляющая новость: будем учиться летать на штурмовиках Ил-2. В то время мы испытывали двойное чувство. Очередная оттяжка с выпуском, естественно, огорчала нас, зато перспектива быстро освоить новую боевую технику воодушевляла. Конструкторское бюро С.В. Ильюшина создало необычный самолет-штурмовик. Подобной машины не было ни у какой другой армии мира. Наши авиационные заводы уже приступили к серийному выпуску этого грозного самолета.

Переучивание на Ил-2 проходило в спешном порядке. На фронте позарез нужны были летчики. Вот и настал день, когда мы должны были сдавать экзамен по технике пилотирования. В то время еще не было самолетов с двойным управлением. Экзаменационная комиссия по технике пилотирования наблюдала за действиями летчика с земли. В экзамен входил один полет в зону и два полета по кругу.

Пришел и мой черед. Взлетаю и набираю высоту в зоне над аэродромом. Выполняю два мелких виража влево и вправо, два глубоких, спираль, горку, два боевых разворота влево и вправо, спираль, пикирование. Докладываю по радио о том, что задание выполнено. Снижаюсь до высоты круга и строю маневр для посадки.

Вдруг мотор стал давать сбой, начал «обрезать», как говорят специалисты. Осматриваюсь. Куда же садиться? Аэродром недалеко. Разворачиваюсь в сторону аэродрома и произвожу посадку поперек старта. Приземлился нормально. Самолет после пробега останавливается буквально на стоянке. Даю газ для заруливания на свою стоянку, но мотор опять «обрезает», из патрубков вырываются клубы черного дыма. Выключаю мотор.

К самолету бегут курсанты, техники. После замены свечей опробовали мотор на разных режимах. Сажусь в кабину и докладываю по радио о готовности к заруливанию на старт. Экзамен продолжается. Следующие полеты по кругу. Начинаю взлетать. После отрыва плавно набираю высоту. Вдруг на высоте 50–70 мет-

ров мотор резко останавливается. Отдаю ручку от себя и планирую прямо перед собой.

Казахстанские степи представляли собою большой аэродром. Садись без оглядки, где попало. Плавно приземляюсь. По бокам мелькают копны сена. Самолет пробежал метров 150-200 и попал в промоину. Очевидно, одна на всю округу досталась именно мне. Удар. Самолет идет юзом. Подламываются шасси, меня бросает на приборную доску, ударяюсь лбом о прицел, по лицу течет кровь. Не чувствуя боли, выбираюсь из кабины на плоскость. Самолет распластал крылья, как большая подбитая птица, винт погнут.

А вот моему товарищу «повезло» больше. При отказе мотора он в промоину не попал, проскочил ее буквально в пяти метрах, но зато на пробеге врезался в стадо коров.

...За две недели пребывания на фронтовом аэродроме мы с Толей Украинцевым убедились, что в нашей затянувшейся стажировке нет ничего плохого. Просто нам была предоставлена возможность ознакомиться с тактикой штурмовой авиации, обстановкой на фронте. В первую очередь летчик обязан изучить район аэродрома. Этим стали заниматься и мы с Украинцевым. Требовалось тщательно осмотреть летное поле, взлетно-посадочную полосу, подходы к ней, места руления, стоянки самолетов, изучить порядок выруливания и заруливания, а также знать все опасные выбоины и препятствия на летном поле и в границах аэродрома.

Сложность летной службы плюс обратности войны, постоянное соприкосновение с опасностью создавали своеобразный настрой нашей постоянной учебы и как-то выравняли нас с другими летчиками. Такой настрой позволял скорее впитать боевой опыт. Побуждали нас к этому и многие примеры и факты из фронтовой жизни наших товарищей.

Вот прилетевший из боя штурмовик приземлился, не выпустив шасси на краю летного поля. Сначала мы решили, что это произошло по причине плохой подготовки летчика. Но ясность тотчас внес его механик.

— Да летчик ранен! — воскликнул он и бросился на выручку к командиру.

И действительно, летчик, отбиваясь от наседавших вражеских истребителей, получил тяжелое ранение. Теряя сознание, он все-таки дотянул до своего аэродрома...

В подготовке и проведении разборов майору Тысячному деятельно помогал начальник штаба полка капитан С. Поляков. С рассвета и до глубокой ночи находился он на командном пункте. Можно было звонить туда в любое время, и в ответ из телефонной трубки неизменно звучали слова:

— Поляков слушает!

Поляков был мудрым штабистом, обладал огромным опытом и избирательным умом. К нему полностью подходила греческая пословица: «Мудр, кто знает не многое, а нужное». Он требовательно относился к языку разрабатываемых документов, да и не только их, старался избегать декларативности, звонких, но пустых фраз. Он четко и реально излагал задачу, добиваясь ее выполнения, несмотря ни на что, при любых обстоятельствах, невзирая ни на какие трудности.

Никто не знал, когда Поляков вместе со своим писарем Владимиром Сафроновым, в шутку прозванным летчиками начальником оперативного отдела, успевали чертить кроки местности, различные схемы и диаграммы. К каждому разбору полетов эта документация неизменно развешивалась на полковом командном пункте для обозрения и изучения. В ней с особой педантичностью отражалась динамика только что происшедшего поучительного воздушного боя, построение боевых порядков штурмовиков для атаки наземных целей, порядок выполнения противозенитного маневра, ухода группы от объекта штурмовки и т. п.

Из множества вопросов, касавшихся боевой работы, майор Тысячный с помощью начальника штаба умел выбрать один-два главных и на них сосредоточить внимание летного и инженерно-технического состава. Часто заходила речь об осмотрительности, выдерживании места в боевом порядке, умении быстро перестроиться в оборонительный круг. В воздухе на всех высотах шныряли «мессеры», наших истребителей в то время было еще мало, и штурмовикам приходилось обороняться самостоятельно.

Майор Тысячный не только поощрял лучших, но и всячески популяризировал их опыт, а тех, кто допускал промахи, нещадно критиковал, не скупясь на сильные эпитеты. Тактичный начальник штаба иногда поеживался от командирской лексикой и просил при этом:

— Вы бы уж полегче, товарищ командир.

— Вот еще, — сердился Тысячный, — у меня тут боевой полк, а не пансион благородных девиц! И мы с вами не в игрушки играем, а находимся на войне!

Майор Тысячный любил своих летчиков, в воздушном бою готов был броситься на выручку к каждому. Критиковал же их на разборах, чтобы, как он считал, «лучше дошло». На Тысячного никто обид не таил, но такт и вежливость начальника штаба ценились выше.

Так проходил разбор полетов и 29 ноября 1942 года. Хотя все штурмовики вернулись на свой аэродром, командир затратил немало времени на анализ ошибок. Долго разбирал неграмотные действия ведущего четверки, растянувшего боевой порядок над целью и тем самым ослабившего плотность огня штурмовиков. К тому же они могли стать легкой добычей вражеских зенитчиков.

Досталось и еще одному летчику, который уже над своей территорией допустил временную потерю ориентировки. Полет этот мог закончиться вынужденной посадкой, что, в свою очередь, грозило поломкой самолета, а то и гибелью. И все из-за того, что не был досконально изучен район полетов. Лишь счастливый случай помог пилоту благополучно вернуться домой с почти сухими топливными баками. Его привели на аэродром штурмовики соседнего полка.

Я думал тогда, что застрахован от подобных ошибок. Казалось, чего проще, вести в полете визуальную ориентировку: следи за временем, сличай карту с местностью, и все тут. Не знал я в ту пору, что фронтовая судьба готовила мне аналогичный сюрприз и что в подобной обстановке я наделаю еще больше ошибок.

Получил серьезный упрек и комендант аэродрома за лужи и выбоины на летном поле.

— Ночь не спать, а к утру чтобы взлетная полоса была как стеклышко! — строго выговаривал Тысячный офицеру из батальона аэродромного обслуживания.

Личному составу аэродромной роты всегда выпадает трудная доля. Не так-то просто в период дождей, снегопадов, оттепелей содержать в полной готовности летное поле. То расчищать надо, то укатывать, то гладить его, чтобы каждый день с рассвета обеспечивать боевую работу летчиков.

В конце разбора командир поставил боевую задачу на следующий день:

— Завтра полк будет наносить штурмовые удары по минометным и артиллерийским батареям противника, подходящим к фронту резервам и ближайшим железнодорожным узлам... На станции Осуга пойдет четверка в составе Васильева, Жарова, Анисимова и... Ефимова.

Мою фамилию командир произнес после небольшой паузы, как бы подчеркивая тем самым значимость предстоящего — первого в моей жизни — вылета на боевое задание. Майор пожелал мне крепко бить фашистов и точно выполнять в воздухе строгие правила полета.

Эти, часто неписанные, правила касались действий и взаимоотношений ведущего и ведомых. Ответственность за выполнение боевой задачи возлагалась на

ведущего. Им назначался опытный летчик, имевший отличную навигационную и тактическую подготовку, способный организовать взаимодействие у себя в группе на всех этапах боевого полета.

Забот у ведущего хватало. Ведь при полете по маршруту могла состояться встреча с истребителями противника, и надо было умело руководить воздушным боем. Ближе к цели требовалось тактически грамотно преодолеть зенитную оборону противника. Все это делалось с учетом выхода на объект атаки. Удастся ли выполнить ее с одного захода или его придется повторять?

Тотчас же после того как была поставлена задача, я подошел к летчикам, с которыми завтра предстояло лететь. Ведущий четверки Анатолий Васильев в ответ на мой вопрос, как будем выполнять задание, дружески посоветовал:

— Для начала хорошенько выспитесь, чтобы идти в бой со свежей головой. А детали уточним завтра перед вылетом.

По-иному отнеслись к предложению совместно продумать план боевого полета летчики Жаров и Анисимов. Оба они смотрели на меня свысока: дескать, а что там думать, бить надо врага, и вся недолга. У них было несколько боевых вылетов на Ил-2, и, конечно, они считали себя обстрелянными фронтовиками. Правда, не их вина, что в штурмовой авиации тогда еще не была выработана единая методика подготовки к боевому вылету. Среди некоторых молодых фронтовых летчиков было распространено мнение, что интуиция сама подскажет, как надо действовать в боевой обстановке. И выразителями этого легкомысленного мнения выступали в полку Жаров и Анисимов.

— Запомните, юноша, — обращаясь ко мне, назидательно произнес Жаров, — план боя хорош до боя. Когда же в воздухе начинается карусель с истребителями противника и зенитным обстрелом, тут надо работать головой!

Оба захохотали и ушли, а я, обескураженный, так и остался стоять. Все-таки трудно было самому разобраться в психологии боевого летчика. Один прилетал с задания радостный, готовый тотчас повторить полет, другой же заруливал на стоянку и долго не покидал кабины самолета, заново переживая и продумывая все перипетии боя.

И в докладах порой сквозили разноречивые нотки: одни недооценивали, другие переоценивали противника, хотя речь шла об одном и том же боевом эпизоде. Уже потом мне стало ясно, что разница во взглядах на бой объяснялась характеристиками воздушных бойцов, разным восприятием происходящего. А пока мы, новички, жадно прислушивались к рассказам бывалых фронтовиков. Не все, конечно, принимали на веру, как-то старались по-своему переосмыслить факты и события, учились отличать правду от домысла и фантазии, безрассудную удаль от смелого, но точного расчета.

«На кого же все-таки ориентироваться? Кого считать героем? — искал я в тот вечер ответа. — Того ли, кто из пекла боя прилетал на изрешеченном самолете, как говорят, на одном самолюбии, или того, кто умел думать за себя и за противника, сам с честью выходил из всех передряг и, выполнив задачу, невредимыми приводил домой своих ведомых?» Ответ на тот вопрос оставался пока открытым. Из долгих размышлений меня вывел механик самолета сержант Юрий Коновалов.

— О чем зажурились, командир?

— Да так... — неопределенно ответил я. Механик понимающе кивнул головой и присел рядом.

В боевом формуляре полка, в описании наших побед немалое число страниц по праву принадлежит войсковому товариществу. Одна из них рассказывает о наших отношениях с механиком. Нас сближали оба интереса: он готовил к полетам самолет, я летал на нем. И надо сказать, машина никогда не подводила меня в воздухе. Механик первым почувствовал, что я одинок. В те дни у меня и вправду

еще не было близких друзей, мать и сестра оказались в оккупации, я не получал писем, и сам никому не писал.

Будучи еще в училище, перед декабрьским наступлением наших войск под Москвой я получил письмо от своего друга детства Грини Кудряшова. В память врезались строки из стихотворения А. Суркова «В землянке», которое Гриня написал в письме:

До тебя мне дойти нелегко,
А до смерти четыре шага...

Когда я получил это письмо, битва под Москвой была в самом разгаре. Гриня был ранен и отправлен в госпиталь. Судьба сохранила жизнь этому замечательно-му человеку, другу детства, юности, однокласснику. Те предвоенные годы остались в моей памяти, а в послевоенные годы наша дружба не только сохранилась, но и окрепла...

И вот, выбрав на аэродроме свободную минуту, механик подошел ко мне:

— Разрешите, командир, прочитать вам письмо с Урала?

— Давайте!

С того раза и пошло. Письма, приходившие Коновалову из его родного города Свердловска, мы читали вместе. Я думаю, что их полезно было бы читать всему личному составу эскадрильи. В них, кроме обычных домашних новостей, сообщали и о том, сколько за сутки выплавлено стали, какие большие дела идут на заводе, кто из знакомых Коновалова тоже ушел на фронт. В конце письма обычно был наказ: лучше бейте фашистских гадов, а мы в тылу будем ковать вам оружие для Победы.

Прочитаешь такое письмо — и настроение поднимается, хотя весточка и не тебе адресована. В редкие минуты отдыха, накинув на плечи еще теплый чехол от двигателя, присаживались мы на стоянке у колеса самолета и начинали мечтать. Мечтали, как после Победы, если, конечно, останемся живы, будем с Юрой ездить друг к другу в гости. Я — к нему в Свердловск, а он — ко мне в Миллерово.

Когда почему-либо запаздывал обед и сильно давал о себе знать голод, Коновалов перед очередным полетом кухарничал сам. За самолетной стоянкой в цинке из-под патронов у него варилась картошка. Крепко посоленная, слегка пахнущая дымком от костра, она казалась нам вкуснее всяких деликатесов.

Мой фронтовой механик никогда не позволял себе использовать наши хорошие отношения в каких-то личных интересах или пренебречь своими служебными обязанностями. Каждое утро Коновалов встречал меня рапортом, а потом весь день не отходил от крылатой машины. Знаток своего дела, он не только отлично готовил Ил-2 к полетам, но еще при этом успевал с увлечением рассказывать о назначении и устройстве различных систем самолета, принципе действия пилотажно-навигационных приборов и тех, что контролировали работу двигателя. На случай, если основные из них выйдут из строя, Юра напоминал, как пользоваться показаниями дублирующих приборов...

Из того, что рассказывал Коновалов, я, разумеется, многое знал, но всегда слушал его внимательно.

...В тот вечер, когда было объявлено, что завтра состоится мой первый боевой вылет, сержант Коновалов разыскал меня после моей неудавшейся беседы с летчиками. Он доложил, что мотор и все оборудование самолета работает безотказно.

— За машину не беспокойтесь, командир!

— Спасибо, Юра!

Я знал, что он сделал все, чтобы обеспечить успех моего первого боевого вылета. От такой заботы теплее стало на сердце. Хотелось как-то приблизить минуту вылета. Скорее бы наступал рассвет...

В тот памятный для меня день — 30 ноября 1942 года, с утра пораньше, техники и механики начинали греть моторы и пробовать их на разных режимах. От мощного гула авиационных моторов в Чертаново дрожали окна, а у летчиков мгновенно отлетал сон. Проснулся я в приподнятом настроении. Сегодня первый боевой вылет! Скорее на улицу, как там с погодой? Если снегопад, то полеты вообще могут отменить. Да и в хорошую погоду командир вдруг возьмет и отменит вылет, ведь для такого новичка, как я, слишком велика опасность встречи с «мессерами». В солнечный день они так и шныряли в голубом небе.

Но погода была как на заказ: сплошная десятибалльная облачность, без осадков. Значит, вылет состоится. Надо бы поскорее добраться до аэродрома. В столовую спешу проглотить свой завтрак, обжигаясь горячим чаем. Но командир эскадрильи капитан В.Малинкин останавливает:

— Не торопитесь, Ефимов. Вместе поедем!

Говорит спокойно, с улыбкой. Ни на лице, ни в жестах нет и тени тревоги. А ведь командир не только провожает нас, но и сам летит ведущим. Значит, ему будет труднее, чем нам, но он умеет держаться. Мне тоже хотелось научиться управлять своими чувствами, чтобы в любой ситуации оставаться спокойным. Стараюсь показать, что я тоже не особенно волнуюсь, прошу официантку принести мне добавку и чаю.

— Теперь уж наверняка до обеда есть не захочется, — говорю я. А ответ — смех летчиков.

— До обеда-то еще дожить надо, Саша! — назидательно говорит кто-то из них.

Действительно, бывало, не все летчики возвращались с задания — об этом мы знали. За короткий срок нашего пребывания в полку за столами появилось несколько свободных мест. Трудно привыкать к этому, но что сделаешь, шла беспощадная, жестокая война с врагом, который топтал нашу землю, пытался поработить советский народ.

На аэродроме перед вылетом нашу четверку собрал командир звена.

— Летим штурмовать эшелоны на станции Осуга, — еще раз напомнил лейтенант Васильев.

Это южнее Ржева, на железной дороге Ржев — Вязьма. По картам уточнили маршрут, порядок взлета и построения группы. Я летел замыкающим, правым ведомым. Мой ведущий в паре — Анисимов.

— Чтобы от меня ни на шаг! — предупредил он. — Повторять за мной все мои действия! Ясно?

Вопросов, требовавших согласования, оставалось еще порядком. Например, кто из нас наносит удар по эшелону, а кто парализует зенитки? Бросаем ли мы сначала бомбы, а потом обстреливаем цель эрэсами, пулеметно-пушечным огнем, или все делаем в иной последовательности? В какую сторону выходим из атаки после пикирования?..

Однако я постеснялся задать эти вопросы. Молчали все летчики, молчал и я. Вдруг командир возьмет и скажет: «Не умничайте, Ефимов!» Или, чего доброго, отстранит от полета как неподготовленного. Нет, уж лучше промолчать. Может, и правда, сама обстановка в воздухе покажет, как надо действовать?

Зеленая ракета искрами рассыпалась под нижней кромкой облачности. Это — сигнал нашей четверке. Мы уже сидим в кабинах, одеты по-зимнему — в меховых шлемофонах, теплых комбинезонах и унтах.

Взлетели хорошо и собрались быстро. Линию фронта пересекли на малой высоте, вышли на железную дорогу и взяли курс строго на север. Через пятнадцать минут полета должен появиться объект штурмовки. Над нами сплошная низкая облачность. Она, как щитом, прикрывает нас сверху от фашистских истребителей, поэтому мы летим без прикрытия. Но каждый из нас постоянно осматривает

воздушное пространство. Бывало, что гитлеровские асы и в такую погоду вылетали на поиск наших связных самолетов или других подходящих для них целей.

— Горбатые, подтянитесь! — слышим голос ведущего. В те годы распространенное в авиации название штурмовиков ничуть не обижало нас. Это было придумано довольно метко из-за характерной конфигурации Ил-2. С прозвищем все свыклись. По этому поводу среди летчиков даже ходили анекдоты:

«Истребитель встречает штурмовика, летящего на задание, и спрашивает:

— Куда летишь, горбатый?

— На охоту!

— А почему сгорбился?

— Какая охота, если идти неохота, не видишь, сколько бомб везу!..»

Самолет Ил-2 еще называли «верблюдом». Истребители подшучивали над нами, штурмовиками: «Что такое «верблюд»? — «Это ишак, доработанный авиапромышленностью по просьбе летчиков-штурмовиков».

— Впереди цель! — предупредил по радио ведущий. Но и без него было ясно, что противник обнаружил нас еще на дальних подступах к станции. Навстречу штурмовикам потянулись огненно-красные трассы «эрликонов». Шапки мутно-серых разрывов вспыхивали по курсу полета, выше и ниже нас. Плоскостью самолета разрезаешь такой пухлый дымный клубок, а навстречу с земли — новая серия огненно-красных трасс. Хотя разрывов много, но отчетливо чувство опасности я не испытывал. Вероятно, оно было подавлено стремлением в критический момент не оказаться хуже других.

В дыму разрывов зенитных снарядов почти не видно ведущего. Новая трасса «эрликонов»... Выполняю противозенитный маневр. Со снижением ухожу в сторону и отчетливо вижу внизу четыре зенитных орудия, прислугу возле них, дымки выстрелов. Перевожу самолет в пологое пикирование. Даю по батарее пушечную очередь. Еще одну и еще... Кажется, попал! С креном проношусь над батареей. Через боковое стекло успеваю заметить, как от орудий в панике разбегаются гитлеровцы.

При выходе из атаки снова попал под огонь зенитки. Вспомнил заповедь бывалых летчиков: «Увидишь близко разрыв зенитки — иди на него. Следующий разрыв будет в другом месте, в соответствии с поправкой стрельбы на движение самолета. Если разрыв произошел далеко — уходи от него, ибо противник ясно увидит большой промах, и в следующем залпе будет подводить разрывы к самолету. Уход от разрыва снова вызовет ошибку в прицеливании».

В теории мне это было ясно. Но на практике оказалось, что я никак не могу определить по разрывам, когда они близко, а когда далеко. Решил посмотреть, как делает противозенитный маневр ведущий. Однако случилось то, о чем меня предупреждали самым строгим образом: пока я маневрировал, потерял ведущего и всю свою группу.

Но нет худа без добра! Отрыв от ведущего дал мне неожиданное тактическое преимущество. Вторая гитлеровская батарея, защищавшая станцию, вела огонь по трем самолетам, а мой штурмовик фашисты либо потеряли, либо посчитали подбитым. Так или иначе, я получил относительную свободу действий и обрушил огонь пушек и пулеметов на эту батарею.

Бил короткими очередями, а потом, прицелившись, пустил четыре реактивных снаряда. Они разорвались в расположении батареи. Выхожу из пикирования. Пора пристраиваться к своим. Вижу их теперь хорошо. Васильев, Жаров и Анисимов, сосредоточив внимание на эшелоне, разбили несколько вагонов, вывели из строя паровоз, а потом умело вышли из зоны огня.

Удачно пристроился к группе и я. И тут только вспомнил, что не сбросил бомбы и, к своему стыду, везу их обратно. Четыре осколочно-фугасные, каждая по

сто килограммов! Решительно разворачиваюсь вправо и снова выхожу на боевой курс. Проносу над эшелоном. Из двух вагонов валит дым. Белые струйки пара поднимаются к небу из продырявленного котла паровоза. Бросаю бомбы. Развернувшись на 180 градусов, снова прохожу над эшелоном и фиксирую, что бомбы попали в цель и разворотили железнодорожный путь. Тут немцам надолго хватит работы. А после доклада ведущего командир, наверное, еще пошлет сюда четверку штурмовиков. Надо же добить врага!

Казалось, мой первый боевой вылет в общем-то складывается нормально: во-первых, не срейфил под сильным зенитным огнем, во-вторых, сам нагнал страху на две батареи гитлеровцев. И с бомбежкой, можно считать, хорошо получилось. Станцию мы закупирили, паровоз повредили, эшелон горит.

Опьяненный успехом, я уже больше не опасался «эрликонов». Хотелось еще чем-то досадить гитлеровцам. Но бомб и эрсов у меня больше не было. Снаряды и патроны на исходе — надо уходить домой. Но чем больше я остывал от боя, тем сильнее меня грызло сомнение: а все ли я сделал правильно? Конечно, я допустил ошибку, оторвавшись от боевого порядка звена. Но победителей не судят, успокаивал я себя, самостоятельно возвращаясь с боевого задания.

А друзья уже считали, что меня сбили. Так и доложил ведущий командиру. Но никому на аэродроме не хотелось верить в эту печальную весть. Очень уж обидно, что сбит в первом боевом вылете. Меня долго ждали товарищи, всматриваясь в серое небо. Но когда стало ясно, что по времени бензобаки моего самолета давно должны опустеть, надежды на мое возвращение рассеялись даже у самых ярых оптимистов.

А случилось вот что. На пути домой я временно потерял ориентировку. Несмотря на многочисленные пробоины в крыльях и фюзеляже, самолет слушался рулей, мотор тянул нормально, а куда лететь, этого я точно не знал...

Вероятно, слишком велика была после первой штурмовки эмоциональная разрядка, и я долго не мог визуально опознать местность. Только потом, когда взял себя в руки, все-таки понял, где нахожусь. Ближе всего мне было лететь до аэродрома, на котором стоял 312-й полк 233-й штурмовой авиационной дивизии.

И точно! Скоро под крылом Ил-2 мелькнуло летное поле, а на нем — штурмовики, укрытые в капонирах и рассредоточенные на случай налета вражеской авиации. В отличие от наших, у них на самолетах коки винтов были окрашены в желтый цвет. Значит, точно — это братский полк!

Решаю садиться. Лучше, думаю, сесть на летное поле, которое вижу, чем лететь с риском опять заблудиться.

— Как же вы перепутали аэродром? — допытывался у меня заместитель командира полка майор В.Карякин.

Но, узнав, что это у меня первый боевой вылет, еще раз объяснил, как долететь до дому. Требовалось всего семь минут полета по прямой, держа направление на церковь.

— Это будет Спас, а за ним Чертаново! — наставлял меня Василий Георгиевич Карякин.

На стоянке первым радостно приветствовал меня авиационный механик Юра Коновалов.

— Я знал, командир, что вы вернетесь!

Однако вовсе не такой сердечной оказалась встреча с командиром эскадрильи капитаном В.Малинкиным. Он долго выговаривал мне, что молодые летчики у него в печенках сидят, считают, будто много знают, а на деле — одно расстройство.

— Почему оторвались от группы? — старался выяснить командир.

— Так получилось, товарищ капитан, — ответил я, еще не совсем отдавая себе отчет, почему столь трудно сложился мой первый боевой вылет.

Из летной книжки.

30.11.42. Ил-2. Полет — 1 час 15 мин. Боевой вылет на уничтожение эшелонов противника на перегоне и на ст. Осуга. Задание выполнил, но отстал от группы. Произвел посадку на аэродроме братского 312 шап. После заправки бензином перелетел на свой аэродром — Чертаново. Впечатлений много, но неясностей хватает. Наверное, надо сначала сбросить бомбы, а потом применять РСы и пушечный огонь. А может, наоборот?

Только со временем я понял, что самое трудное боевое задание то, к которому не готовятся. Впоследствии нам приходилось уходить в воздух, даже не зная, какую задачу придется решать. Однако каждый из нас уже был хорошо знаком с тактикой боя и со всеми суровыми законами войны. Наша подготовка к боевым вылетам была тщательно продумана на земле.

Позже, когда я уже сам водил группы в бой, приходилось не раз разъяснять молодым летчикам важность заблаговременной подготовки к боевому вылету и необходимость всегда придерживаться золотого суворовского правила: «Тяжело в ученье, легко в бою!»

На фронте, правда, взрослеют быстро. Когда закончилась война, мне было 22 года, и я уже имел две Золотые Звезды и набор высших орденов, в 23 года был депутатом Верховного Совета СССР 2-го созыва.

На фронте возраст оценивался не количеством лет, а боевым опытом, зачастую «молодой летчик» по возрасту был старше «старика». Вот на плечи таких «стариков» и ложилась ответственность за «молодежь», только что прибывшую в полк и лишь начинавшую делать свои первые шаги в таком трудном деле, как война. И «старики» старались передать им свой, хотя и небольшой боевой опыт.

...Предвидеть все перипетии боя, возможную его завязку и течение, конечно, трудно. Однако наметить наиболее вероятные варианты действий, порядок маневрирования, перестроения, выхода из атаки в зависимости от конкретной обстановки и разыграть весь комплекс полета очень важно. Невольно вспоминали слова великого русского ученого Д.И. Менделеева: «Для того, чтобы найти, надо уметь искать, надо предвидеть невидимое, ощутить предстоящее, не падать духом при неудачах и трудностях, настаивать и много трудиться». Они как нельзя лучше передают те требования, которые выдвигала боевая обстановка...

На единственном в полку настольном календаре, неизвестно где раздобытом деятельным начальником штаба, — 1 декабря 1942 года. В тот день должен был состояться мой второй боевой вылет.

Признаться, ни я, ни товарищи по эскадрилье не ожидали, что майор Тысячный так скоро разрешит мне лететь после того, как в первом полете я порядком наколбасил. Правда, товарищи говорили, что над целью я действовал смело. Но не это спасло меня. Оказывается, в штабе дивизии стало известно, что какой-то летчик в одиночку штурмовал эшелоны противника на станции Осуга. Слух этот дошел до майора Тысячного. Старший начальник приказал ему найти летчика и поощрить. Это и скрасило мой неудачный полет в глазах командира полка. Поощрить меня он не поощрил, зато допустил к дальнейшей боевой работе. Я же был рад-радешенек, что мне не попало за невольные фокусы.

В дни редкого затишья на фронте, «когда пилотам, скажем прямо, делать нечего», мы собирались в землянке, вспоминали нашу мирную жизнь. Совсем недалекую, каких-то полдесятка лет, отделяющих детство от огневой юности. В эти минуты каждый по-своему выражал свое отношение к прошлой, безоблачной жизни. Одни вслух вспоминали, делились своими тревожными мыслями, другие замыкались в себе и молча слушали своих разговорчивых боевых друзей. Это были

минуты откровения, минуты исповеди. Я часто вспоминал предвоенные годы, свое безмятежное детство. Большинство мальчишек в моих Кантемировке и Миллерово не бывали в пионерских лагерях, тем более наши родители не баловали нас домами отдыха, санаториями и прочими недоступными прелестями. Мы были предоставлены сами себе. Но зато посещали всевозможные кружки при школе и Дворце пионеров, где познавали новое, необычное, выходящее за рамки школьной программы.

Босоное детство имело свои преимущества: природу мы познавали не по книгам. В школьные каникулы сами себе находили развлечения. Иногда день напролет гоняли тряпичный мяч, мало напоминавший футбольный. Пропитание добывали, бывало, в соседних огородах и садах. Затем приходили домой, уставшие, почерневшие не то от загара, не то от пыли. А на следующий день все повторялось. Мы мастерили pedalные автомобили, увлекались фотографией, сами делали фотоаппараты «лейка», те кто пошустрее, посещали авиамодельный кружок, строили авиамodelи и запускали их на ближайшем пустыре.

Пытались конструировать автомобиль с паровым двигателем, но из-за отсутствия нужных материалов, а главное, необходимых знаний, дело заглохло. Для подводной лодки не смогли найти железную бочку. Может, это и к лучшему. Фантазия была ключом, но не всегда воплощалась в реальность. В минуты таких воспоминаний нет-нет да защемит под сердцем, перед глазами возникнут образы моих одноклассников: Грини Кудряшова и Грини Козорезова, участников всех наших походов; Саши Морозова, классного заводилы и авторитета; Нины и Вали Ревенко, Али Желтухиной, отличницы и победительницы школьных математических конкурсов; Володи Гревцова, в отличие от меня, поступившего в морское авиационное училище; Ани Штоколовой, впоследствии ставшей моей женой; Нади Аколеловой и Жени Зинченко, будущих студенток Сталинградского педагогического института, а также Вани Ковалья из соседнего класса, участника всех наших забав.

Где они сейчас, какова их судьба? Ведь шла жестокая и кровопролитная война. Из маминого письма, написанного еще до оккупации города немцами, узнал о гибели Лиды Скляровой и Лиды Похочинской в первые дни войны. На фронт ушли все мальчишки нашего класса, и не только мальчишки. Многие девчонки тоже воевали на фронте.

(Забегая вперед, скажу, что мои одноклассники, оставшиеся в живых после войны, прошли достойный путь, стали видными педагогами и инженерами, учеными и тружениками народного хозяйства. Они отмечены орденами и медалями, почетными званиями и учеными степенями, а Ваня Коваль, теперь уже Иван Павлович, — академик, доктор наук, профессор. Их дети и внуки продолжают традиции своих родителей...)

Тяжелые это были раздумья. Нет-нет да и занет в груди. Часто мои мысли обращались в родные края, где остались мама и маленькая сестренка. Каково им там, да и вообще, живы ли они?

Мы все жили надеждами на лучшее. Я и мои боевые друзья верили в Победу, хотя и не все дожили до этого светлого дня. Но мы жили единым стремлением — нещадно бить врага, и каждый из нас вносил в это святое дело свою лепту.

...В ожидании вылета летчики лежали вповалку на дощатых нарах в блиндаже, где размещался полковой командный пункт. Сюда почти не проникал дневной свет. Лишь круглосуточно горела коптилка, сделанная из снарядной гильзы. Она стояла на маленьком столике. Еще на нем умещались полевой телефон и сложенная гармошкой карта района боевых действий, принадлежащая капитану Полякову. Обычно, отдавая боевое распоряжение, начальник штаба разворачи-

вал ее, и тогда она предстала перед летчиками во всем великолепии. Аккуратнейшим образом на ней была нанесена обстановка. Обозначены линия фронта, минометные и артиллерийские батареи, командные пункты противника, карандашом другого цвета выделены железнодорожные узлы, по которым мы систематически наносили штурмовые удары. Так же четко были обозначены и позиции наших войск, штабы полков и дивизий в глубине обороны, полевые аэродромы.

Конечно, по объему данных наши карты были гораздо беднее. Нам разрешалось наносить лишь строго определенный минимум сведений, необходимый для одного полета. Но все-таки в аккуратности мы старались подражать капитану Полякову. Таким подражанием Сергей Васильевич был доволен. В его понимании это означало, что к летчикам постепенно приходит военная культура. Начальник штаба не раз убеждал нас, что тот, кто с одного взгляда умеет читать карту, быстро сличать ее с местностью, всегда точно выйдет на цель. По его мнению, если летчик аккуратно обращается с картой, то его можно считать исполнительным человеком, который всегда строго соблюдает воинскую дисциплину, следит за своим внешним видом. Справедливость этих положений подтверждалась и личным примером начальника штаба.

После очередного звонка из дивизии капитан Поляков, если не было командира, в зависимости от сложности и характера задачи, называл состав группы, которой лететь на боевое задание. Летчики быстро вскакивали с нар и собирались у стола. Он еще раз кратко напоминал, по какой цели наносится удар, кто летит ведущим и кто входит в состав группы.

Нанести повторный удар по железнодорожному узлу Осуга в тот день поручалось командиру нашей эскадрильи капитану В. Малинкину. Он шел ведущим, ведомыми у него были А. Правдивцев, А. Мишин и замыкающим опять я.

Мне тогда повезло: цель была знакома, вел на задание четверку опытный летчик и командир, имевший к тому времени более пятидесяти боевых вылетов. До войны Виктор Александрович был инструктором в аэроклубе, потом в боевом полку летал на самолетах-истребителях, а с появлением штурмовой авиации переучился на летчика-штурмовика. Он хорошо разбирался в тактике воздушного боя, мгновенно ориентировался в обстановке, обладал прочными навыками в пилотировании, самолетовождении и боевом применении Ил-2.

Малинкин был на редкость целеустремленным человеком, не терпел расхлябанности и многословия. Он был разносторонне образован, конкретен и пунктуален. Как известно, общение в авиации требует ясного, простого и лаконичного языка, поэтому слушать его было интересно и поучительно. Мы как губка впитывали его советы, а слова: «Авиация — единственный вид вооруженных сил, которому никогда не угрожает опасность застыть в неподвижности» — для нас, молодых пилотов, звучали как гимн.

Командир эскадрильи обычно не брал молодых летчиков за промахи. Деликатно он учил подчиненных размышлять, анализировать свои действия в воздухе. Капитан Малинкин всегда сам старался и нас приучил предвидеть, как сложится очередной боевой вылет, еще на земле заранее разыгрывал его с ведомыми в нескольких вариантах, если, конечно, позволяла обстановка.

В этот раз такая возможность нам не представилась. Вчера был бой и сегодня — бой. Однако на второй боевой вылет я шел более уверенно.

Видимо, сыграл роль хоть маленький, но свой опыт, приобретенный при боевом крещении. Воодушевили, наверное, и вера в командира, его смелость, храбрость, находчивость.

Пока мы шагали к самолетам, капитан Малинкин еще раз объяснил порядок действий в районе цели, рассказал о плане отражения атак истребителей, если вдруг придется вступить с ними в бой.

— Как настроение, Ефимов? — успел поинтересоваться комэск, полагая, что где-то в глубине души у меня осталась неуверенность в благополучном исходе полета.

Но мне и вправду хотелось в бой, чтобы самому окончательно поверить в себя.

— Скорее бы в воздух, товарищ капитан! — ответил я, не погрешив против истины.

Военные психологи утверждают, что самым трудным для новичка бывает первый бой. В чем-то, видимо, они правы. Неизведанные ощущения и эмоции, связанные с боевым поединком, в котором или ты должен стать победителем, или тебя уничтожат, конечно, накладывают свой отпечаток на психику воздушного бойца. И особенно это заметно в первом боевом полете. Правда, и во втором, и в третьем вылете, когда летчик уже испытал на себе зенитный огонь, атаки вражеских истребителей, он не чувствует себя спокойнее.

Во втором вылете не прошла окончательно эта скованность и у меня. Конечно, действовал я уже более уверенно, однако напряжение сказывалось в каждом движении. И чтобы сбросить это напряжение, я мысленно повторял порядок своих действий над целью, еще не долетая до нее. Что-то тревожило, что-то успокаивало. А мозг то и дело сверлила мысль: не забыть бы сбросить бомбы.

Не забыл! Хотя полет сложился совсем по-иному. Началось с того, что при перелете линии фронта нас неожиданно обстреляла зенитная батарея противника. Мы не ожидали ее в этом месте. Покрытый мелкоколесьем участок фронта был специально выбран для пролета во вражеский тыл. По сведениям войсковой разведки, оборону здесь держала узкая цепочка гитлеровских войск. И вдруг такой бешеный огонь. Опять с земли к нам тянулись зловещие трассы «эрликонов». Снаряды лопались вокруг нас серыми клубками, а на крыльях и в фюзеляжах штурмовиков, словно оспины, появлялись осколочные пробоины.

Можно считать, что мы легко отделались, все штурмовики остались в строю и продолжали полет. Но недооценивать зенитки нельзя. Бьют они, как правило, внезапно, густо ставя огневой заслон на пути самолетов. Часто огонь зенитных орудий был опаснее вражеских истребителей, так как их первый неожиданный прицельный залп мог нанести невосполнимый урон.

Чтобы ввести гитлеровцев в заблуждение относительно нашего замысла, Малинкин продолжал полет строго на запад. И только над большим лесным массивом, где у немцев наверняка не было постов воздушного наблюдения, мы сделали разворот на север. Теперь уже по кратчайшему расстоянию командир вел нас на станцию Осуга.

Еще издали узнаю ее очертания: полуразрушенное здание вокзала и чахлый садик за ним, чудом уцелевшую во время бомбардировок водонапорную башню и обгорелые пристанционные пакгаузы, двухэтажный блокпост и будки стрелочников. На снегу чернеют воронки — результат нашего вчерашнего налета. Под насыпью валяются остовы сгоревших вагонов.

Эшелонов на станции уже не было, она выглядела пустой и безжизненной. Никто не стрелял. Даже не верилось, что еще вчера здесь у фашистов стояли зенитные батареи. А теперь мы видели только брошенные огневые позиции да горы ящиков из-под снарядов. Видно, не понравился фашистам наш вчерашний визит.

Убедившись, что на станции нет эшелонов, капитан Малинкин вел штурмовик в разворот, и мы послушно повторили его маневр. В таком же строю наша четверка отошла от станции Осуга и продолжала полет над железнодорожной линией по направлению к Ржеву. Маневр командира был понятен. Он хотел посмотреть, нет ли вражеских поездов на перегоне.

На первом же разъезде — удача. Два эшелона без паровозов ожидали разгрузки прямо на просеке. На платформах под брезентом, судя по очертаниям, — танки, орудия, автомашины, а в крытых вагонах, вероятно, боеприпасы.

С тормозной площадки последнего вагона поезда открыла огонь из крупнокалиберного пулемета. Но поздно. По сигналу ведущего с малой высоты бросаем бомбы с взрывателями замедленного действия. Стокилограммовые «чушки» падают либо между эшелонами, либо прямо на крыши вагонов, разрушают платформы и все, что стоит на них.

Через двадцать две секунды сработали взрыватели, и ослепительно-яркое пламя встало над лесным разъездом. С разворотом на 180 градусов группа проходит над разбитыми эшелонами, чтобы ничего из того, что везли гитлеровцы, не попало на фронт.

Удачный удар! От радости одержанной победы сердце, казалось, готово выскочить из груди. Как хотелось мне в ту минуту, чтобы нашу работу посмотрел тот лейтенант-артиллерист, который кричал тогда на передовой: «Где она, ваша авиация?»

«Били и будем бить фашистских мерзавцев, — мысленно произнес я. — Вот извечная правда: «Кто с мечом к нам придет, от меча и погибнет!»

— Внимание! Выше нас истребители противника! — заглушая шум помех, раздался в наушниках голос капитана Малинкина.

Предупреждение командира мгновенно снимает излишние эмоции. Теперь и я замечаю, как, увеличиваясь в размерах, на нас сваливаются с высоты четыре «мессера». Гитлеровские асы уверены в своем превосходстве. Безусловно, они уже видели разбитые эшелоны и теперь хотят расправиться с нами, отомстить. Нужно не дать противнику атаковать группу с задней полусферы. Капитан Малинкин тотчас подал команду:

— Перестраиваемся в круг!

Это такой боевой порядок, при котором летчики прикрывают впереди летящий самолет товарища. Откуда бы гитлеровцы ни заходили, они натыкались на мощный огонь штурмовиков. Разорвать такой круг непросто. Видя это, противник пошел на хитрость: «мессеры» разделились на пары и попытались взять нас в клещи.

Второй вражеской паре удалось зайти в хвост идущего впереди меня самолета Леши Правдивцева. Но я начеку! Почти не целясь, даю длинную очередь из пушек. Ведущий «мессер» как ошпаренный бросается в сторону.

— Не отставайте, Ефимов! — слышу по радио команду капитана Малинкина.

Чувствую, что второй «мессер» где-то сзади, энергично жму правую педаль. Самолет круто сползает вправо. И не зря! Огненная трасса проходит чуть слева и выше фонаря моего штурмовика. Выравниваю машину, добираю высоту и опять занимаю свое место в общем строю. Гитлеровец рвется за мной и тут же попадает под огонь пушек идущего сзади самолета. Уйти не успевает. Длинной залповой очередью его срезал капитан Малинкин. Два других фашистских пилота поспешно вышли из боя, оставив нас в покое. Мы собираемся и плотным строем уходим от цели.

Второй боевой вылет на тот же объект сложился совершенно иначе. Так я убедился, что двух одинаковых полетов не бывает. Этот важнейший тезис справедлив всегда. Хорошо слетал раз — не расслабляйся. Заблаговременно готовься к новому вылету. Полета, аналогичного предыдущему, в буквальном смысле слова никогда не может быть.

...Наш обратный маршрут до самого Чертаново проходил спокойно. Только нет-нет да и предупредит командир:

— Глядеть в оба, Ефимов. Не забывайте об осмотрительности!

Не забываю, осматриваюсь. Но вижу только прозрачно-синее зимнее небо. Сейчас оно обманчиво и настроенно.

Нет, я ничуть не жалел, что стал летчиком-штурмовиком! С борта этого самолета отчетливо видно, хорошо ли ты воюешь. Универсальное вооружение Ил-2 по-

звоняло штурмовикам успешно действовать по всевозможным наземным целям переднего края и в оперативной глубине противника. Наш самолет был снабжен автоматическими пушками и пулеметами, бомбами и реактивными снарядами. Своим появлением над полем боя советские штурмовики наводили страх на фашистов.

После первых же столкновений в воздухе со штурмовиками фашистские асы уже никогда не решались атаковать их с передней полусферы. Конечно, это радовало нас. Но вот хвост Ил-2 практически был беззащитен. При атаках противника с задней полусферы мы несли потери.

Бывалые летчики рассказывали тогда, что генеральный конструктор самолета Сергей Владимирович Ильюшин спроектировал двухместный Ил-2. Однако в первых сериях самолет выпускался одноместным. Летчику приходилось пилотировать машину, как правило, на малой высоте, вести ориентировку, бомбить, производить пуски реактивных снарядов, вести пулеметно-пушечный огонь по наземным целям. Иной раз мы вступали в воздушный бой с бомбардировщиками, а чаще отбивались от истребителей противника. «Мессершмитты» и «фокке-вульфы», естественно, превосходили Ил-2 в скорости и маневренности. И вот в такие моменты, когда фашисты наседали сзади, каждый из нас мечтал о воздушном стрелке.

Фронтовые летчики писали письма в конструкторское бюро с просьбой улучшить тактико-технические данные самолета, увеличить огневую мощь штурмовика, посадить для прикрытия хвоста воздушного стрелка, вооружив его либо крупнокалиберным пулеметом, либо авиационной пушкой на специальной турели с большим сектором обстрела.

Авиационные заводы, эвакуированные из западных районов страны на Урал и в Сибирь, не смогли сразу заняться модификацией машины. В условиях фронта летчики и инженеры пытались усовершенствовать штурмовик сами. Инициатором этого в нашем полку стал мой первый командир звена лейтенант Анатолий Николаевич Васильев.

Он был из тех людей, которые стараются сделать больше, чем требуют от него служебные обязанности. Васильев понимал, что проблема, связанная с модификацией самолета, не решится сама собой. И летчик старался доказать специалистам, что нам нужен двухместный Ил-2. Как-то он сказал об этом заезжему инженеру из штаба армии. Но тот, видимо, сухарь по натуре, холодно отмахнулся от разговора. Прямаялил что-то невнятное, а потом, перейдя на официальный тон, с ухмылочкой спросил:

— Может быть, вы боитесь летать на одноместном штурмовике?

Этот, как говорят боксеры, запрещенный прием, совершенно недопустимый в творческой дискуссии, обидел Анатолия, но он не сдавался, обратился со своей идеей к заместителю командира эскадрильи по политической части капитану Михаилу Пицхелаури.

Теперь уже вдвоем они направились к инженеру полка майору технической службы Степану Александровичу Воротилову. Тот, конечно, знал, чего добиваются летчики. Воротилов и сам был горячим сторонником модификации штурмовика, ибо не раз наблюдал гибель товарищей, оттого что у Ил-2 не было надежной огневой защиты задней полусферы.

Степан Александрович вместе с ходатаями пошел к самолету Васильева, внимательно осмотрел машину, не торопясь достал из полевой сумки чистый лист бумаги и стал что-то рассчитывать. Воротилов, видимо, опасался, как бы от «вселения» стрелка не нарушилась центровка самолета или не ухудшилась его прочность. Потом он, словно заправский портной, обмерил фюзеляж и сделал пометки мелом.

— Вот так будет кабина, — сказал деловито. — Действуйте. Под мою ответственность.

Охотников сверлить и выпиливать оказалось более чем достаточно. Через два часа люк в фюзеляже, где размещался аккумулятор, был расширен. В самодельную кабину вместо сиденья опустили деревянный ящик с вырезами для тяг рулей управления. Затем на шарнире надежно закрепили пулемет ШКАС. Получилась самодельная кормовая пулеметная установка.

Васильев тут же был готов к боевому вылету на экспериментальном самолете.

Ну а кто же будет первым добровольцем в экипаже? В экспериментальный полет в качестве стрелка просились многие летчики и наземные специалисты. Лететь вызвались также начальник химической службы капитан Н. Беклемищев и начальник связи полка старший лейтенант П. Бутько, заместитель командира эскадрильи по политической части капитан Михаил Пицхелаури.

— Со мной полетит комиссар! — сказал Васильев, дружески улыбнувшись капитану Пицхелаури.

Михаила любили в полку за искреннее прямодушие и доступность. Всегда он был вместе с людьми, жил их радостями и заботами, а в трудную минуту лучше других умел поднять настроение товарищей. Считался в полку одним из лучших стрелков из пистолета и пулемета. Хладнокровно посылал в «яблочко» пулю за пулей. Такого вот напарника выбрал себе Васильев для того рискованного полета.

Жмурясь от яркого солнца и ослепительного снега, капитан занял место в импровизированной кабине и дал для пробы несколько коротких очередей из пулемета. Под громкие возгласы одобрения и пожелания «ни пуха ни пера» лейтенант Васильев вырулил на старт и дал мотору полные обороты. Подняв за собой тучи снежной пыли, самолет легко взмыл над аэродромом и стал круто набирать высоту.

Сначала Васильеву и Пицхелаури не везло. Редкий случай: штурмовику нужна срочная встреча с истребителями противника! Но как нарочно ничего подходящего в воздухе не попадалось. Несмотря на безоблачную погоду и видимость, как говорили, «миллион на миллион», вражеских истребителей видно не было, никто не хотел нападать на одинокий штурмовик. Так бывает на войне: ищешь встречи с врагом, а его нет. Иной же раз на одну подбитую машину, словно стая воронов, навалются сразу несколько «мессеров» и клюют израненный штурмовик.

Вообще, в бою редко бывало равновесие сил. И само численное превосходство далеко не всегда играет решающую роль для победы. Не раз у противника в воздухе оказывалось больше самолетов, и скорость их полета была выше, и маневренность лучше, а победу все-таки одерживали мы. И это потому, что в бою чаще побеждает тот, кто сильнее морально, ведет борьбу за правое дело, кто действует более напористо, противопоставляя тактике врага свой атакующий стиль...

Васильев слегка задумался, как вдруг почувствовал колебание педалей управления. Это Пицхелаури хотел привлечь внимание летчика, раскачивая их за тросы, которые шли вдоль борта его кабины. Другого способа известить летчика у него не было.

Два «мессера», обнаружившие штурмовик, уже выполняли маневр для захода на него с задней полусферы. Этот коварный прием хорошо знаком нашим летчикам, но фашисты поторопились открыть огонь.

Увидев потянувшиеся к самолету огненные трассы, Пицхелаури предупредил летчика, и Васильев успел отвернуть. Несколько пуль попало в фюзеляж, не задев ни летчика, ни воздушного стрелка. Видя, что штурмовик не дымит и не собирается падать, фашисты выполнили боевой разворот, чуть пропустили Ил-2 вперед и пошли в повторную атаку, чтобы с близкой дистанции расстрелять самолет.

Гитлеровские пилоты и думать не думали, какой сюрприз подготовлен для них, самолеты продолжали сближаться. А лейтенант Васильев нарочно вел машину по

прямой. Он лучше Пицхелаури понимал, что тому отпущены секунды на то, чтобы предупредить огонь противника. Но Пицхелаури не стрелял. Гитлеровцы, по-видимому, уже взяли наш штурмовик на прицел. И тут Васильев не выдержал:

— Да стреляй же! — крикнул он в запальчивости, забыв, что его никто не слышит.

Долгожданной очереди ШКАСа все не было. У Анатолия даже мелькнула тревожная мысль: не убит ли Пицхелаури? И только было собрался он ввести штурмовик в крутой разворот, как ШКАС влепил целую пулеметную очередь в кабину и мотор «мессершмитта». Желтобрюхий истребитель с черными крестами провалялся, как в пропасть, вошел в спираль и врезался в землю.

Теперь товарищи сосредоточили внимание на втором истребителе. Оббили одну его атаку, вторую. А враг продолжал наседать. У Пицхелаури кончился боезапас. Вся надежда была теперь на искусство летчика. Лейтенант Васильев бросал машину из стороны в сторону. То и дело небо чертили зловещие огненные строчки, только чудом не задевая самолет. Когда же «мессер» все-таки сумел подкрасться к штурмовику совсем близко, Пицхелаури выстрелил в противника из ракетницы. Гитлеровец, видимо, принял сигнальную ракету за реактивный снаряд, метнулся в сторону и отстал.

Усталые, но довольные, возвратились на аэродром Васильев и Пицхелаури. Здесь уже с нетерпением ждали смелых экспериментаторов.

— Качать их, братцы! — задорно крикнул кто-то. Под общий гвалт и смех лейтенанта Васильева и капитана Пицхелаури несколько раз подбросили вверх.

Подробное донесение с описанием боя и выводами было послано в штаб воздушной армии и в конструкторское бюро Сергея Владимировича Ильюшина. Таких писем с фронта в высокие инстанции, как стало известно потом, приходило немало. Они укрепили генерального конструктора в его мнении, что штурмовик Ил-2 обязательно должен выпускаться двухместным.

Вскоре у нас в полку появились новые двухместные машины. Вместе с ними пришли и молодые стрелки, ребята с завидным здоровьем, метким глазом и твердой рукой. С воздушными стрелками наша боевая работа пошла куда веселее.

В авиации главной фигурой был ведущий — не командир звена, не командир эскадрильи, а тот, кто вел группу, руководил в полете и в бою.

Нередко бывало, что ведущий по званию или должности был ниже ведомых. При постановке задачи называли ведущего и его ведомых, но не командира звена, эскадрильи. Само название говорило о том, что тот, кто возглавляет группу, ведет ее в бой — самый авторитетный летчик, уже имеющий боевой опыт. Насколько я помню, так было у штурмовиков, где авторитет ведущего был непререкаем.

Уже после войны мы долго не могли привыкнуть к тому, что командовали командиры, они были и ведущими, но уже в другом качестве.

Я довольно рано стал ведущим. Это произошло случайно. Однажды перед нашим звеном, командиром которого был Анатолий Васильев, была поставлена задача: уничтожить эшелоны противника в районе Сычевки, что южнее Ржева. После взлета мы выполнили разворот, чтобы пройти над аэродромом и взять курс на цель. Вдруг Васильев резко развернулся влево, выпустил шасси и стал заходить на посадку. На самолетах ведомых тогда не было радиопередатчиков, и летчики летали даже в шапках-ушанках. Поэтому узнать, в чем дело, я не смог. А согласно положению при выходе из строя ведущего его заменяет или ведомый, или ведущий пары.

Я вел пару. Ведомый Васильева сообразил, что его командир вышел из строя, и пристроился за моим ведомым. Теперь я стал ведущим звена и почувствовал, какая ответственность свалилась на мои плечи.

Это случилось на четвертом или пятом вылете. Я сознавал ответственность за своих ведомых, хотя было мне всего девятнадцать. Сначала как-то растерялся и стал строить круг, чтобы пройти над аэродромом. Вижу внизу взлетную полосу, на снегу черное полотнище — посадочное «Т» и фигуры людей, которые машут флажками в сторону фронта. Делать нечего, беру курс на запад, покачал крыльями, призывая ведомых подтянуться.

Напряжение постепенно снижается, беру полетную карту и стараюсь определить свое местонахождение. Знаю, что впереди должна быть железная дорога, идущая с юга на север. Всматриваюсь в ориентиры, чтобы не проскочить железную дорогу, точнее сорентироваться и выйти на Сычевку. Через несколько минут впереди слева показалась железнодорожная станция и эшелоны под парами. Сразу отлегло от сердца. Теперь главное — не проскочить цель. Разворачиваюсь вдоль железнодорожного полотна и строю маневр для атаки.

Ведомые следуют за мной. На меня у них вся надежда. Покачав крыльями, даю понять, что начинаем атаку. Перевожу самолет в пикирование на цель. Железнодорожный эшелон на заснеженных путях виден отлично. С ходу сбрасываю бомбы, вывожу машину из пикирования, разворачиваюсь влево для повторной атаки. Ведомые повторяют мой маневр.

С опозданием зенитная батарея открывает огонь по самолетам, видны трассы «эрликона».

При выводе из пикирования после повторной атаки увидел пару «мессершмиттов», проскочивших над нами на встречных курсах. Мои ведомые подтягиваются ко мне, занимая свое место в боевом порядке. Не знаю, видели ли они истребители противника или нет, но жмутся к ведущему. Осматриваюсь кругом, однако противника не вижу. Со снижением ухожу от цели. Летим над самой землей. Противника не наблюдаю. Или они нас потеряли на фоне снежного покрова (самолеты тоже имели небольшую окраску), или у них была другая задача.

Пройдя несколько минут, снова набираю высоту 600–800 метров и пытаюсь определить, где мы летим. Пока это не удается.

Внезапно мы выходим на железную дорогу, идущую с запада на восток. Это же как раз в направлении нашего аэродрома.

Прижимаемся к железной дороге, боясь ее потерять. «Компас Кагановича» — так мы называли железные дороги — был как раз кстати. Они нам здорово помогли. Теперь выйти на свой аэродром не составит большого труда.

После посадки, зарулив на свою стоянку, с облегчением вздохнул. Все обошлось хорошо. К самолету подошли ведомые. Обмениваемся впечатлениями от полета.

Командир полка выслушал мой доклад. Я уже сказал похвалы, но командир только и сказал:

— Ну, что ж, у нас еще один ведущий обозначился.

С тех пор я уже самостоятельно водил группы на боевое задание.

