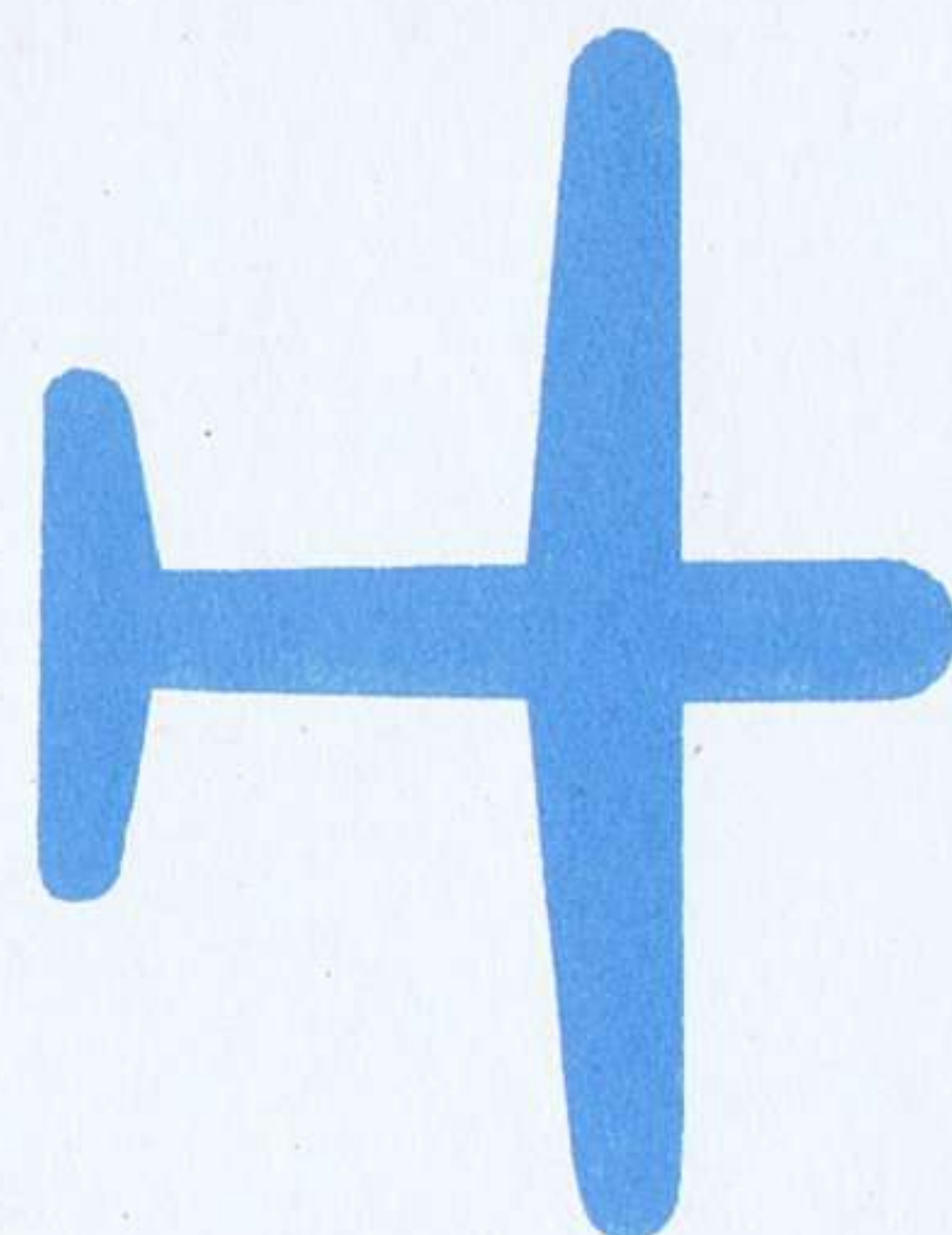
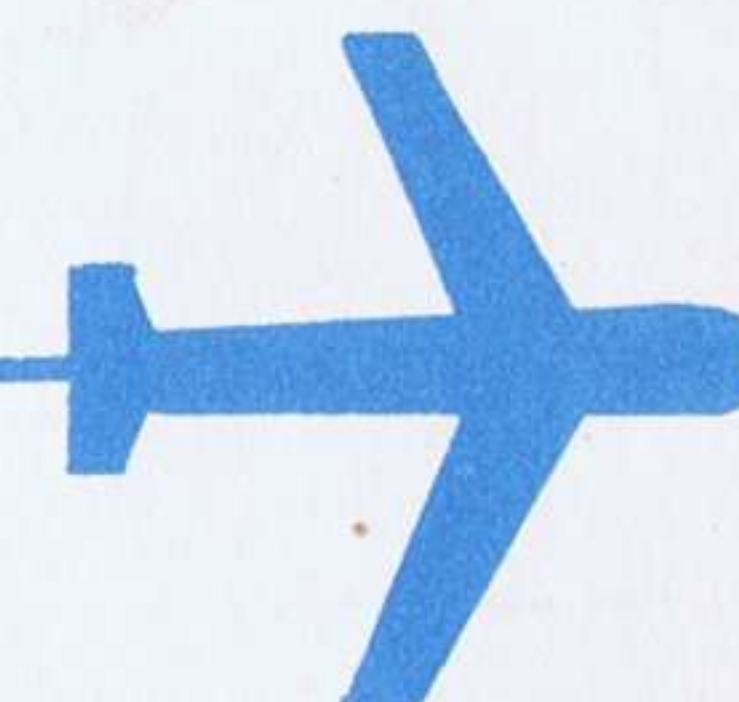


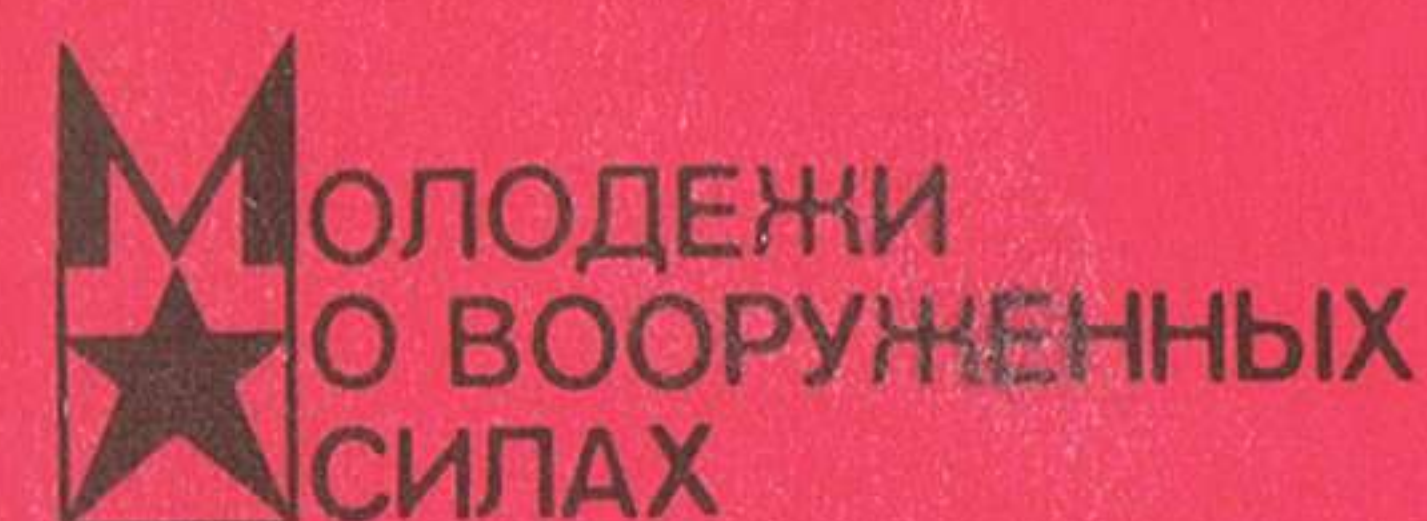
45 к.



В.Б.КАЗАКОВ



# БОЕВЫЕ АЭРОСЦЕПКИ



## БОЕВЫЕ АЭРОСЦЕПКИ

В 1932 году по идее летчика-изобретателя П. И. Гроховского, в его КБ, молодым авиаконструктором Б. Д. Урлаповым был спроектирован и построен первый в мире десантно-транспортный планер Г-63.

Эта книга, рассказывающая о боевом планеризме, — своеобразное открытие новых, ранее неизвестных читателю страниц военной истории.





Внимание!

Данная книга оцифрована

и опубликована

в сети "Интернет" в

некоммерческих целях

исключительно для

ознакомления.

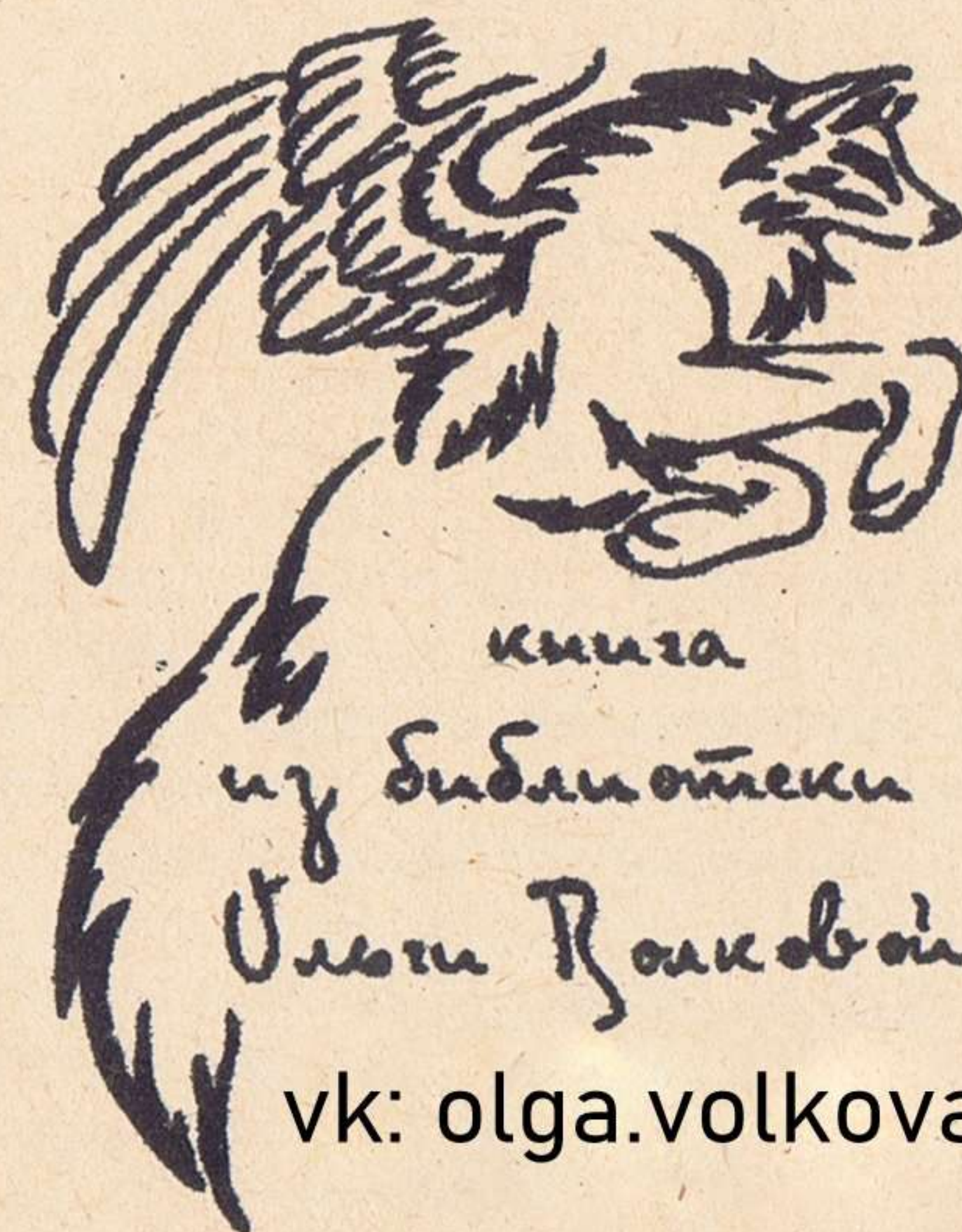
С уважением к автору  
книги.



В.Б.КАЗАКОВ

# БОЕВЫЕ АЭРОСЦЕПКИ

МОЛОДЕЖИ  
О ВООРУЖЕННЫХ  
СИЛАХ



МОСКВА  
ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОСААФ СССР  
1988





ЗАНИМАЙТЕСЬ ПЛАНЕРНЫМ СПОРТОМ!

К 4702010200—009 50—88  
072(02)—88

ББК 68.65  
355.74

© Издательство ДОСААФ СССР, 1988

## Глава первая ПЕРВЫЕ ТРАНСПОРТНО-ДЕСАНТНЫЕ

...Мы с инженером Дмитрием Николаевичем Колесниковым получили от командующего ВВС Рычагова задание создать тяжелый планер для десантников.

Авиаконструктор П. В. Цыбин

Впервые полеты советских летчиков в тыл врага с посадкой, для перевозки оружия, разведчиков и организаторов партизанского движения, история зафиксировала в годы гражданской войны: летчик И. Сатунин, переодетый в штатское платье, с паспортом астраханского лавочника в кармане, на случай, если придется уничтожить машину и пробираться к своим по территории, захваченной врагом, на «фармане» выполнял эти задания.

Для подобных операций, безусловно, наиболее выгодными, чем самолеты, были бы планеры. К такому выводу пришли в тридцатых годах, и в 1932 году по идее летчика-изобретателя П. И. Гроховского, в его КБ, молодым авиаконструктором Б. Д. Урлаповым был спроектирован и построен первый в мире десантно-транспортный планер Г-63. Государственные испытания успешно провел летчик-испытатель В. А. Степанченко, а члены госкомиссии записали в акте: «Планеры — легкокрылые машины из дерева и полотна — получили путевку в новую жизнь, они впервые стали средством, предназначенным для обороны нашей Родины».

Попытки создания многоместных и грузовых планеров были и раньше. Еще в 1926 году молодой летчик-конструктор В. К. Грибовский совместно с А. Б. Юмашевым спроектировали четырехместный планер Г-3. Проект «за-



дробили», как преждевременный. Не был достроен и очень оригинальный двухбалочный шестиместный планер Г-11 Грибовского в 1932 году. Но конструктор работал в этом направлении, и два года спустя в небо поднялся Г-14 — специальный транспортный планер-топливозаправщик.

В одно время с Г-14 появился и пятиместный ГН-4 Г. Ф. Грошева.

Первые попытки создания грузовых и многоместных планеров обнадеживали, и в 1936 году начальник ВВС РККА Яков Иванович Алкснис дал задание Г. Ф. Грошеву на постройку четырехместного планера ГН-8, «предназначенного для переброски хвоста истребительного отряда», то есть для перевозки на буксире за истребителем обслуживающего персонала, необходимых приспособлений и инструмента при перебазировке отряда на новое место.

ГН-8 построили, и в ноябре 1936 года он совершил свой первый полет за самолетом Р-5 на Тушинском аэродроме. Заводские испытания, которые проводили летчик-испытатель П. Ф. Павлов, начальник конструкторского отдела О. К. Антонов, начальник ОТК А. А. Ковалев, начальник цеха В. В. Шушурин, показали хорошую устойчивость и управляемость планера как на различных режимах буксировки, так и в свободном полете. Истребитель-буксировщик пилотировал летчик НИИ ВВС А. К. Серов.

Советская страна для защиты от агрессоров создала первые в мире воздушно-десантные войска и первые транспортно-десантные планеры. Но целесообразность введения планерных подразделений в войска дебатировалась военными теоретиками, а время шло. Лишь в 1940 году в связи с нарастающей угрозой со стороны фашистского блока, а также учитывая выводы после советско-финляндского вооруженного конфликта, в стране проводится целый ряд оборонных мероприятий. Они коснулись непосредственно ВДВ. В ноябре нарком обороны Маршал Советского Союза С. К. Тимошенко утвердил новые штаты воздушно-десантных бригад, теперь в них входили не только парашютные и самолетно-посадочные группы, но и планерная.

ВВС США занялись подготовкой планерных подразделений примерно в 1937 году. Для обучения полетам на безмоторных машинах они использовали тренажер, осно-

вой которого была струя воздуха от мощного вентилятора. Такая установка была построена в 1935 году в КБ П. И. Гроховского, но у нас она применения не нашла.

В спешном порядке строили планеры, готовили для их пилотирования летчиков и немцы. Именно они первыми применили для боевых действий планеры при захвате Норвегии, при вторжении в Бельгию, в боях за овладение островом Крит.

При прорыве бельгийских укреплений немцы с помощью штурмовых десантных планеров решили захватить сильнейшую крепость Эбен Эманей.

Крепость представляла собой систему бетонированных сооружений общей протяженностью в несколько сотен метров, она была вооружена артиллерией и пулеметами. Подходы к фортам густо минированы и преграждены противотанковыми и противопехотными препятствиями. Гарнизон насчитывал 1000 человек. Крепость преграждала дорогу бронетанковым колоннам немцев, и быстро взять ее в лоб было невозможно.

Немцы решили захватить крепость изнутри, высадив с помощью планеров совершенно неожиданно для бельгийцев блокировочные группы саперов с подрывными средствами и боевые десантные группы подавления прямо внутрь системы заграждений.

Предварительно в Германии специально построили макет крепости в натуральную величину и захват был детально разработан и проигран на макете — со всеми подробностями, включая посадку планеров на форты и блокирование дотов.

На рассвете, в то время как бронетанковые дивизии подошли к исходным позициям, началась операция по захвату крепости.

Группы планеров ДФС-230 приземлились прямо на крепость Эбен Эманей, саперы и десантники блокировали доты, подавили сопротивление гарнизона и захватили укрепление буквально в течение часа, открыв дорогу немецким войскам для дальнейшего наступления.

Следует особо отметить, что численность планерного десанта в этой операции была значительно меньше численности гарнизона крепости. Однако внезапность атаки, ошеломляющая новизна тактики десанта и, наконец, фактическое лишение возможности гарнизона действовать вследствие блокирования амбразур, дотов и выходов из них, ослепления наблюдательных точек лишили



гарнизон возможности сопротивляться и принудили его к сдаче.

Есть, правда, сообщения, что в этой операции дело не обошлось без предательства со стороны командования крепости, однако сам характер и результат действий планерного десанта остаются весьма поучительными.

Применение планеров в операции по захвату о. Крит носило уже другой характер. Здесь планеры использовались как транспортное средство воздушного десанта. На планерах перебрасывались во вторых эшелонах воздушная пехота, вооружение и боеприпасы. В операции использовались несколько сотен планеров ДФС-230 за самолетами Ю-52 и небольшое количество планеров «Гота».

Самолет Ю-52 буксировал одновременно по 2 и 3 планера ДФС-230, и за счет этого одновременно транспортировали до 45 вооруженных бойцов вместо 20 перевозимых нормально.

Военный обозреватель газеты «Нью-Йорк Таймс» Г. Россинский в статье «Воздушная мощь Германии» писал 19 мая 1940 года: «Сочетание парашютных десантов, захватывающих аэродромы, с посадочными десантами, использующими их, являются страницей, вырванной из книги Красной Армии, которая первой продемонстрировала эти методы в широких масштабах на маневрах 1936 года».

Критская операция своими потерями (убито и без вести пропало 4000 немецких солдат и офицеров, потеряно 119 транспортных самолетов) произвела такое удручающее впечатление на Гитлера, что он запретил подобные операции воздушно-десантных войск, но применение большого количества планеров в ней привлекло к этому виду вооружения внимание военных специалистов основных союзных стран. Строительство планеров на военных заводах Америки и Англии значительно расширилось.

По решению ЦК ВКП(б) и Советского правительства 23 января 1940 года в наркомате авиационной промышленности было создано управление по производству десантно-транспортных планеров, которое возглавили начальник В. С. Куликов и главный инженер П. В. Цыбин. Включился в исследовательскую работу по аэродинамике планеров Центральный авиационный государственный институт.

Осенью 1940 года на совещании в ЦК ВКП(б), на

котором присутствовали И. В. Сталин, представители руководства ВВС и Осоавиахима, было принято решение о разработке отечественных массовых десантных планеров, и авиаконструкторы приглашались для участия во всесоюзном конкурсе по созданию лучшего планера.

Конкурс привлек только часть ведущих конструкторов-планеристов, так как в связи с ликвидацией планерного завода в начале 1939 года лучшие кадры планерных конструкторов были разобщены, разбросаны по различным организациям, где почти не имели возможности работать самостоятельно.

По итогам конкурса 1-ю премию получил проект О. К. Антонова на 5-местный планер РФ-8, впоследствии модернизированный, он поднимал семь бойцов с полной выкладкой или одну тонну груза и был назван А-7. Он оказался более технологичным и простым в управлении, более дешевым, чем другие конкурсные планеры, а как показала боевая практика, и способным поднимать в перегрузочном варианте до 2000 килограммов различных грузов.

Интересно, что Антонов спроектировал планер за один вечер. Внешне планер напоминал самолет. Шасси убирались и выпускались, кабина оборудовалась аэронавигационными приборами, приспособленными для полета ночью. Планер предназначался для обеспечения тыла ВВС и рассчитан был для буксировки за истребителем на скорости до 400 километров в час. Со временем это дало возможность применить для его тяги в воздухе английский истребитель «Харрикейн-2».

Олег Константинович Антонов, Герой Социалистического Труда, известнейший миру конструктор знаменитых «анов», родился в 1906 году и с малых лет увлекся авиацией. До Великой Отечественной войны занимался преимущественно безмоторными летательными аппаратами. Автор массовых учебных планеров и лучших рекордных, обладатель высшей награды международной авиационной федерации «Диплома Поля Тиосандье», в котором сказано:

«Олег Антонов является одним из наиболее выдающихся советских конструкторов планеров...»

Он занимался не только пилотируемыми безмоторными машинами, такими, например, как «летающий танк», но и беспилотным воздушным прицепом (ВП). Прицеп мог нести различный груз, в том числе тяжелую бомбу.



Антонов с летчиками испытывал ВП, буксируя его за У-2, впоследствии и за истребителем.

Вторую премию получил проект планера «Сокол», разработанный в Казани под руководством Воробьева, конструктора, известного до войны по спортивным планерам серии «КАИ».

Поощрительную премию получил проект 10-местного (не считая пилота) планера «Орел», созданного группой конструкторов ЦАГИ.

Эти три планера были запущены в производство. Перед началом Великой Отечественной войны начались их испытания.

Планеры, сделанные для воздушно-десантных войск, испытывались опытными летчиками, в том числе М. Романовым, В. Расторгуевым, В. Федоровым, И. Шелестом, С. Анохиным, В. Ильченко, Г. Малиновским, В. Выгоновым.

Вот как об этом времени вспоминает И. И. Шелест:

«Испытания одиннадцатиместного «Орла» мы проводили вместе с военными. «Орел» был деревянным планером, впрочем, как и все десантные планеры того времени...

Планер прост, нет двигателей и сложных систем. Испытания его относительно уже. Для десантного планера, правда, помимо определения летных качеств нужно узнать еще кое-что, — к примеру, удобно ли работать десанникам, быстро ли они смогут при необходимости выброситься с парашютами и так далее.

В совместных испытаниях «Орла» дело шло быстро, военные были с нами бок о бок, и для «примерки» не нужно было ходить далеко.

Однажды все вместе мы отправились выбирать площадку для посадки. И интересы сторон разошлись. Военные хотели создать труднейшие условия для испытаний — подобрать площадку как можно хуже.

Инженеры стремились подыскать площадку поровней. Сделанное своими руками всегда дороже.

— «Рациональное зерно» десантного планера тем крупнее, чем выше кочки, на которые он сядет, — изрек один из представителей воздушно-десантных войск. — Лучше бы это были вон те пеньки, — закончил он с обаятельной улыбкой, показывая свежие порубки на краю леса.

— За это покорнейше благодарим, товарищ капитан, — сказал наш ведущий инженер С. В. Чистов, человек решительный, в прошлом отчаянный мотогонщик.

— На пеньки — пожалуйста, — продолжал он, уже смеясь. — Для вас можем сесть и на пеньки, будете в россыпи покупать планер?..

Нет. Решили не разбивать машину и заменили пни кочками болота. Они не оказались пухом, но планер остался цел.

Примерно через год заказчики из воздушно-десантных войск все же испытали посадку планера на пни. Не знаю, что от него осталось, но летчики не пострадали, это и требовалось доказать\*.

В это время с предложением о создании боевого десантного планера обратился к руководству Н. Н. Поликарпов. Письмо поступило в ЦК ВКП(б). В нем излагалось мнение о необходимости постройки БДП, в приложении — основные данные планера, так как к этому моменту конструкторы КБ сделали уже проработки эскизного проекта.

БДП — боевой десантный планер из дерева для перевозки 20 красноармейцев. Это была оригинальная безмоторная машина. В различных местах фюзеляжа крепились семь пулеметов для использования десанниками в воздушном бою. Взлетал планер на колесных шасси, в воздухе сбрасывал их и приземлялся уже на лыжи, расположенные по бокам фюзеляжа.

Впервые БДП поднялся в воздух летом 1941 года. Испытатели дали хорошую оценку планеру, указав только на тряску хвоста при выпуске щитков-закрылков. Щитки сделали в виде розеток, и тряска хвоста почти исчезла.

В 1942 году Н. Н. Поликарпов на базе БДП спроектировал планер-бомбовоз. Бомбы весом до 2000 килограммов помещались внутри фюзеляжа.

В июне 1941 года командование ВВС конструкторам О. К. Антонову, В. К. Грибовскому и П. В. Цыбину выдало задания на новые десантные планеры.

Тогда-то Олег Константинович Антонов и переработал свой планер РФ-8 на семиместный. А-7 строился на старом планерном заводе, который вновь вернули авиации.

\* И. Шелест. С крыла на крыло. — М.: Воениздат, 1977.



Владислав Константинович Грибовский получил задание на 11-местный десантный планер.

В. К. Грибовский, летчик, выпускник Качинской авиационной школы, самородный авиаконструктор. 26 типов планеров и легких самолетов, созданные Грибовским, летали в нашем небе в 20-е и 30-е годы. Особую славу талантливому конструктору-самоучке создал его пилотажный планер Г-9, на котором поставлено множество всесоюзных и мировых рекордов.

Именно Грибовский вместе со Степанченком начал эру буксирных полетов в СССР.

Проектировать и строить 20-местный планер поручили П. В. Цыбину, который работал в содружестве с известным конструктором Д. Н. Колесниковым.

Павел Владимирович Цыбин родился в 1905 году. Первую модель летательного аппарата сделал восьмилетним мальчиком. Впоследствии закончил авиакурсы при Краснопресненском совете ОДВФ, стал строить спортивные планеры ПЦ. Очень хотел быть пилотом, но в летную школу его не приняли по здоровью. Тогда он пошел в техническую школу ВВС. Все предвоенные годы занимался подготовкой кадров бурно развивающихся военно-воздушных сил. Перед самой войной учился в Академии имени Жуковского. Во время войны с фашистской Германией служил в десантных войсках, принимал непосредственное участие не только в создании и испытании планерной техники, но и в организации и руководстве десантными операциями.

Цыбин — автор послевоенного замечательного планера Ц-25, транспортировавшего противотанковую пушку с тягачом; ЛЛ-1 — экспериментального ракетного самолета-«лаборатории» для исследования кризисных явлений в околосвуковой зоне; ЛЛ-2 — самолета с обратной стреловидностью крыла. В общем, это человек, «приложивший руку к созданию едва ли не всех известных современной технике видов летательных аппаратов». Его безмоторные аппараты побывали даже над Северным полюсом.

На 25—30-местный планер получил конструкторское задание Н. К. Курбала, работавший начальником СКБ на заводе, где шло трудное освоение самолета ББ-22 конструктора А. С. Яковлева.

Курбала сделал проект десантного планера на основе разработок своего же проекта двухбалочного дальнего

бомбардировщика. Оригинальный проект планера утвердили в НКАП, и для его серийного производства конструктор получил бывший завод деревянной тары в Сталинграде.

В Сталинграде же выделили завод и для строительства поликарповского БДП-2.

В. К. Грибовскому для серийного производства Г-11 дали два завода: один на Волге в деревне Козловка, второй — в Шумерле, где собирались строить «Орел». Однако строить два однотипных планера признали нецелесообразным и предпочтение отдали Г-11. Работы по «Орлу» прекратили.

Из-за выхода немецко-фашистских войск к Сталинграду в 1942 году прекратилось производство планеров БДП-2 и 30-местного Н. К. Курбалы, построенного всего в двух экземплярах.

Задел планеров БДП-2 перевезли в Новосибирск, и на основе планера сделали мотопланер МП.

Производство А-7 было налажено под Тюменью.

Г-11 строили после 1942 года в Рязани.

Десантный планер КЦ-20 делали под Москвой.

В 1943 году велись разработки новых десантных планеров, были построены опытные экземпляры двухбалочного планера Москалева САМ и Ц-25 Цыбина, который после войны пошел в серию.

Москалев модифицировал А-7 в четырнадцатиместный вариант АМ-14, усилив у антоновского планера крыло, немного его увеличив, использовав шасси от Г-11, произвел и другие изменения.

В проектах остались Ш-15 конструктора Шереметьева, ДП-30 Поликарпова, стоместный десантный планер Москалева, Ц-30 и Ц-32 Цыбина.

Наиболее обширные и качественные испытания планеров начались после создания при ВДВ КА отдельного Летно-испытательного отряда с базой в Тушине. В первых числах ноября 1941 года ЛИО перебазировался в Саратов, где велись интенсивные испытания различных объектов десантной техники, в том числе планеров.

— Начальником у нас был брат авиаконструктора Павла Цыбина старший политрук Николай Владимирович Цыбин, — рассказывает инженер-испытатель Анатолий Сергеевич Малахов. — Когда я впервые встретился с ним в Москве, сидящая голова его была забинтована. Рану он получил на фронте. Руководителем инженерно-



испытательной службы был капитан Авдеев Гавриил Сергеевич. Он еще в гражданскую войну обслуживал красные самолеты. В тридцатых годах работал на ленинградском заводе, где было развернуто производство подвески для перевозки тяжелых грузов самолетами ТБ-3, системы Гроховского. Высшего образования у Авдеева не было, но искра божия испытателя летной техники в нем была заложена. Инициативы, опыта и энергии у него было на двоих, и дело он знал. Под его командой работали инженеры техники-лейтенанты Лев Михайлович Салько и Сергей Алексеевич Кулик, окончившие МАИ, первый — аэродинамик, второй — вооруженец, я — радист, и по линии испытаний все летчики.

В Саратове ЛИО разместился на аэродроме. Штаб и техчасть в маленьком домике, где был телефон, соединявшийся с Москвой.

Руководство отряда и офицеры с семьями расселились по квартирам, а остальные 50 человек в утепленном сарайчике, где поставили двухъярусные койки. При входе в помещение стоял длинный примитивный умывальник с десятком «сосков», посреди сарайчика круглая чугунная печка, которую дневальный топил беспрерывно.

Работа началась с доводки буксировочных замков. Все типы ранее используемых в планеризме замков имели разные, порой существенные дефекты. Нужен был безотказный механизм отцепки.

У конструктора Шереметьева — свой замок, у Грибовского — свой, у Антонова — свой, каждый конструктор считал чуть ли не за честь иметь на своем планере отличающийся от других буксировочный замок.

Помирил всех летчик-испытатель Адам Добахов. Однажды вечером он уединился в столовой и прокорпел там всю ночь. Утром представил модель замка, построенную из проволочек, картона, железок.

Инженеры и летчики быстро ее обсудили. Модель всем понравилась. В тот же день в мастерских сделали первый натуральный буксировочный замок. Поставили его на планер А-7, прицепив планер проволокой к автомашине, потащили на старт. Планер стоял на маленьких лыжонках. Автомашина забуксовала в снегу, а планер, скользя по снегу, стал накатываться на нее.

— Держите! Разобьем нос!

Планер только стал набегать на проволоку, как замком сам, автоматически, сработал. Так был выдержан первый, непредвиденный этап испытаний.

Испытания замка в воздухе прошли гладко. Он отвечал всем требованиям, предъявляемым к буксировочным замкам. Был прост в конструкции и надежен в работе. Вскоре на все планеры поставили замки, переделанные по добаховскому принципу...

Прошло много лет, но до сих пор испытатели, с которыми встречался автор, помнят о своей давней работе и вот как рассказывают о планерах той поры.

### «Антонов-7»

Трудно представить себе транспортный планер более изящных форм, чем планер А-7. Что на земле, что в воздухе, он выглядел легким и удивительно пропорциональным. Может быть, только планер ВДП можно было поставить рядом без боязни затенения одного другим.

Планер А-7 буксировался всеми наличными самолетами ЛИО от Р-5 до ТБ-3, а впоследствии и Ли-2, и «Харрикейном». За Ил-4 и ТБ-3 — парой и тройкой.

На Ил-4 летали Н. Крехов, П. Совцов, А. Пьецух; на СБ — Н. Крехов, Б. Годовиков, В. Стадник; на Р-6 и ТБ-3 — П. Еремеев. Иногда испытательные полеты выполнял Г. Старосельцев.

Испытания планера А-7 проходили без видимых сбоев и каких-либо неполадок. К этому времени начали регулярные тренировки планеристы учебно-тренировочных полков, и до испытателей стали доходить слухи о странных авариях планера А-7, происходящих на этапе посадки. В процессе снижения пилот не справлялся с управлением, планер цеплял крылом землю и после удара превращался в кучу щепок. Пилот при этом оставался цел и невредим. Произошло два таких случая.

Испытатели грешили на недоученность молодых пилотов.

Сергею Николаевичу Анохину выделили специальный планер А-7, поручив провести летные испытания поведения планера в режиме штопора и режиме захода на посадку, приводящему к срыву в штопор. Диагноз подтвердился.



Приезжал на аэродром О. К. Антонов. Вскоре хвосты планеров А-7 были доработаны, а затем на них появились интерцепторы.

Проводились испытания на управляемость планера в струе от винтов самолета, на максимальную скорость плюс еще двадцать процентов. Летали «на скорость» Адам Добахов, «за инженера-самописца» Анатолий Малахов.

В конце лета 1942 года на одном из аэродромов Московского военного округа состоялся смотр десантной техники. Приехало высокое начальство. Был показан головокружительный номер: посадочный десант в составе двадцати планеров А-7 и Г-11 на маленькую площадку. Планеры садились навалом не только на полосу, а по всей площадке. После высадки солдаты с криками «ура» побежали к месту расположения начальства. Эффект огромный. И это — без единой тренировки в таком групповом полете.

В этот день были выполнены еще два рискованных эксперимента — посадка планера А-7 на лес и на воду. Пилотировал оба раза бесстрашный капитан Леонид Ляпин.

Первая посадка была выполнена в лес на малой скорости. Отцепившись от самолета-буксировщика, Ляпин повел планер к лесу, теряя над верхушками деревьев скорость. Коснувшись деревьев, исчез из поля зрения членов государственной испытательной комиссии. Люди бросились в чащу, тревожась за судьбу пилота.

Вскоре настроение у них повысилось: они увидели планер, висящий на верхушках сосен, а ниже, на толстой ветке, покуривающего капитана.

— Вот видите, к чему приводит посадка на малой скорости, — засмеялся Ляпин. — Попробуйте теперь достать оттуда грузы. Партизаны такому прилету не обрадуются, надо будет еще и верхолазов вызывать. Нет, хлопцы, сажать надо не так. И если вы меня с верхотуры снимите, я вам это докажу.

Через два часа Ляпин снова был в воздухе. На этот раз он спланировал на лес на повышенной скорости и, не уменьшая ее, врезался в верхушки сосен. В лесу загрохотало. Члены государственной комиссии с еще большим волнением бросились к планеру. На этот раз не надо было искать, где он упал. Его путь четко обозначался срезанными верхушками деревьев. И чем дальше,

тем срез был все ниже и ниже. На деревьях висели куски фанеры, обломки крыльев, перкаль.

Наконец все увидели фюзеляж планера. Он был исковеркан, побит, но кабина почти цела. В ней на пилотском сиденье отдыхал капитан.

— Ну как? — бросились к нему подбежавшие.

— Вообще-то самое лучшее — хорошая площадка. Но уж коль придется, предпочел бы садиться на скорости. По крайней мере, не надо вызывать верхолазов. Пожалуйста, можете собирать грузы... — и капитан показал в сторону рукой, в которой был зажат танковый шлем.

Для третьего эксперимента капитан переоделся в легкий хлопчатобумажный комбинезон, натянув его на голое тело, и совершил полет с посадкой на озеро, примыкавшее к аэродрому.

Зрелище было уникальное по замыслу и ощущениям. Удивило то, что пробег по воде был значительно короче, чем при посадке на аэродроме на лыжу. Казалось, что планер прикоснулся к густой и клейкой массе и проскользил по ней 10—15 метров. Пилот был без шлема и не привязан. Его бросило лицом в лобовое стекло. После приводнения планер начал медленно тонуть и погрузился так, что крылья легли на воду. Ляпин вылез из кабины, уселся на крыльях.

Планер А-7 пилотам-планеристам и летчикам-буксировщикам нравился.

### «Грибовский-11»

Так уж сложилось, что планер А-7 оказался головным в группе безмоторных аппаратов, проходивших испытания в ВДВ. Проводя летные испытания А-7, летчики и инженеры приобрели опыт, практические навыки, отработали методики испытаний. Испытания планера Г-11 шли параллельно с планером А-7. Летал на нем больше всех В. Романов. Был только один из ряда вон выходящий случай.

После взвешивания планера в НИИ для определения положения центра тяжести В. Романов полетел на нем на другой аэродром.

При перегоне, при неясных обстоятельствах, планер отцепился от буксировщика и упал. В. Романов и летевший с ним механик погибли.



В тот день была ветреная погода, в воздухе сильно болтало. Причиной катастрофы сочли недостаточную жесткость крыла и, как следствие, реверс элеронов. На заводских испытаниях подобного явления замечено не было.

Последующие испытания вел Б. Годовиков. По результатам исследования были даны рекомендации, планеры доработали, и они были рекомендованы к боевому применению в полках.

Г-11, по мнению пилотов, прост в управлении, надежен, на нем приятно было летать.

### «Колесников-Цыбин-20» и «Цыбин-25»

КЦ-20 не отличался красотой форм, основной идеей, реализованной в нем, было удобное размещение десантников и груза.

Крупным просчетом в первых вариантах конструкции планера считалась его неравнопрочность. При статических испытаниях в ЦАГИ установили, что центроплан выдерживал нагрузку в 2,5 раза превышающую расчетную, а хвост ломался при значении 0,45 от расчетной. Такую «болезнь» в завершенной конструкции лечить трудно.

Самолетостроители военного времени, особенно начального периода войны, были жестко связаны нехваткой материалов, особенно металла. Поэтому конструкторы КЦ-20 могли рассчитывать только на килограммы металлических изделий. 2—3 килограмма на один планер! Не считая гвоздей. Даже такая деталь на КЦ-20, как ось колеса, была деревянной, и только обоймы под подшипники — стальными. Рулевая колонка — деревянная. Штурвал, качалки управления, тяги к качалкам — деревянные. Поэтому планер получился несколько «дубовым» в управлении и не очень любимым летчиками, хотя и высоко аэродинамичным.

Невезение тоже преследовало конструкторов — поломки, аварии, подрывающие веру у летчиков в планер. Особенно трагичными были два случая и один из них с самим конструктором Павлом Владимировичем Цыбиным.

Нужно было перелететь в Медвежье Озера. Перед

взлетом начал барахлить мотор у самолета Ил-4. Порылись под капотом, будто бы нашли дефект и устранили его. Сделали в спешке облет по кругу без планера. Решили идти на Медвежье Озера аэропоездом.

На взлете планер, как всегда, оторвался раньше, а у самолета в конце пробега отказал мотор.

Самолет, прекратив подъем, выкатился за пределы взлетной полосы к Москве-реке. На планере летели пилот И. Корчагин и сам П. Цыбин. Попытка Цыбина отцепить трос успеха не имела. Планер перелетел через самолет, и так как трос не был отцеплен, рывком опрокинул самолет на спину и в реку, а сам планер, удерживаемый тросом, ударился носом в землю. И. Корчагина спасти не удалось, конструктор П. Цыбин был выброшен через фонарь и в тяжелом состоянии доставлен в госпиталь. Врачам пришлось приложить все свое искусство, чтобы поставить на ноги конструктора.

В конце 1943 года в Бескудникове под Москвой Павел Владимирович Цыбин начал постройку нового планера Ц-25. Заводик — одноцоховое помещение, в котором фюзеляж Ц-25 умещался только по диагонали, — почти не имел станочного оборудования. Не было даже токарного станка. Не хватало рабочих рук. Поэтому конструктору помогали пилоты-планеристы из боевых полков, оставшиеся «безлошадными», то есть не имеющие планеров для полета в тыл врага. Среди них нашлись столяры, слесари, плотники. Так что первый Ц-25 построен в какой-то мере планеристами.

Потом Ц-25 транспортировали на аэродром НИИ для испытаний. Их проводил Михаил Федорович Романов.

Когда он после испытаний явился в боевой полк, планеристы спросили:

— Миша, ну как новый планер Цыбина?

Лукаво улыбнувшись, Романов ответил:

— Сарай!

Сразу представилось что-то громоздкое, неуклюжее, плохое. Романов и рассчитывал на это. Чуть помедлив, пояснил:

— Я сказал по-турецки, «сарай», к вашему сведению — «дворец». Так вот этот планер — дворец. По компоновке и по летучести.

Эта оценка одобрена всеми, кто летал на Ц-25. К сожалению, замечательный планер начал строиться серийно только после войны. А его дальнейшая модифика-



ция, практически отличная новая конструкция, Ц-30 так и осталась в проекте.

### БДП

Разговоры о планере БДП начались задолго до появления его у испытателей ВДВ. Говорили о двух вариантах — безмоторном, который был уже построен, и моторном. Предполагалось установить на планер двигатель М-11 и другой, более легкий, превращающий его в планеролет, способный после отцепки лететь горизонтально или с малой потерей высоты до некоторой точки маршрута, а затем с включенным мотором идти в заданный район.

Летчикам эта идея была по душе.

И вот БДП на испытательном аэродроме. Внешне очень сильно отличается от других машин: высокий, с овальным сечением фюзеляжа, с крыльями, поднятыми, как у чайки. Планер можно назвать веретенообразным. Вся конструкция подчинена цели: достичь наиболее совершенных аэродинамических форм. В жертву этой цели было принесено шасси — вместо него применялась сбрасываемая после взлета тележка.

Но не очень удобная грузовая кабина: широкие, выступающие внутрь фюзеляжа, шпангоуты сужали проход и затрудняли размещение грузов.

С испытанием планера не торопились. Он много стоял и мало летал. Стал гнить. Возникла необходимость в его ремонте, который произвели на заводе у Н. Н. Поликарпова. Перегонять с завода поручили пилоту Фуксу. День был субботний, приемщики наскоро осмотрели планер и вывели его на старт.

На взлете планер начал раскачиваться по курсу и высоте. Фукс с ним справиться не мог, амплитуда колебаний увеличилась до опасной, и пилот отцепился. На планировании БДП начал задирать нос, совершенно вышел из повиновения пилота. Фукс выпрыгнул с парашютом.

Прибежавшие к месту падения планера сотрудники завода установили, что при ремонте отсоединили тросы системы управления, а потом установили их неправильно, с перехлестом.

Другого экземпляра планера не построили. А зря! БДП представлял для летчиков большой интерес.

Рассказано лишь о некоторых трудностях в постройке планеров и о событиях при их испытаниях. Летно-испытательный отряд ВДВ КА потом не раз переименовывался, из Саратова переезжал в другие места, но задачу свою выполнил.

В результате всесторонних испытаний было решено принять на вооружение ВДВ КА три типа планеров: КЦ-20, Г-11 и А-7.

Наиболее массово строились планеры А-7 и Г-11, они являлись основными аппаратами и даже после войны какое-то время состояли на вооружении воздушно-десантных подразделений.

Десантно-грузовой планер Б. Д. Урлапова наши авиационники построили за семь лет до того, как в ходе второй мировой войны в Европе и в Америке выявилась необходимость иметь большое число десантных планеров для быстрой переброски войск с использованием бомбардировщиков. К 1945 году союзники построили около 30 000 десантных планеров разных типов, 6 июля 1944 года, во время открытия второго фронта, для переброски армий из Англии на материк использовались 2590 английских и американских военно-транспортных планеров. К этому времени советские военные планеристы уже имели опыт посадочного десантирования на прифронтовые аэродромы и в тыл врага. Выполняли полеты выпускники специальной авиационно-планерной школы воздушно-десантных войск, которую по приказу НКО СССР сформировал в г. Саратове майор Уткин Яков Васильевич, а затем возглавил СВАПШ подполковник Одинцов Михаил Семенович. В школе много было отличных преподавателей и командиров, но расскажем о тех, кто наиболее ярко запомнился курсантам.



## Глава вторая НАСТАВНИКИ

«— Кого ты вспоминал из командиров, когда было трудно в полете?

— Александра Эрнестовича Аугуля».

*Из диалога военных планеристов*

Александр Эрнестович Аугуль, латыш, родился 25 августа 1903 года в семье рабочего-железнодорожника.

Семейная традиция повела его сначала в железнодорожную школу станции Ишим, затем в ФЗУ железнодорожного транспорта, где в 1928 году Саша Аугуль получил квалификацию слесаря-паровозника. К этому времени он уже четыре года был комсомольцем, без отрыва от производства работал пионервожатым.

Через год с группой молодых ребят-слесарей он к 12-й годовщине Великого Октября отремонтировал паровоз, трудясь сверхурочно и безвозмездно. Руководство депо Ишим Омской ж. д. направило инициативного паренька учиться в Ленинградский политехникум путей сообщения, а оттуда в мае 1932 года Аугуль по призыву Смольнинского райкома ВКП(б) уезжает в Качу, в летную школу пилотов имени Мясникова.

Всего полтора года учебы понадобилось Александру Эрнестовичу Аугулю, чтобы стать летчиком-истребителем. Ему присвоили звание младшего летчика (К-4) и как перспективного пилота оставили на курсах высшей летной подготовки, где он, минуя очередное звание, стал К-6, то есть командиром звена штурмовой авиации в г. Чите.

В 1937 году Аугуль был уволен в запас с назначением инструктором Энгельсского аэроклуба Осоавиахима. Затем — Ртищевский аэроклуб и Саратовский, где он проработал до октября 1941 года.

И снова армия. Теперь Аугуль — старший лейтенант, инструктор Саратовской военно-авиационной школы ВДВ КА.

Таковы скупые строки биографии, за которыми стоит целая жизнь.

Сибирский характер паренька из Ишима впитал в себя рабочую четкость железнодорожника и негаснущий порыв первых комсомольцев. Авиация привила Аугулю

любовь к небу, к трудной и опасной работе авиатора. Спустя много лет начальник СВАПШ подполковник Одинцов скажет:

— Особенно хорошо помнятся товарищи со светлым умом, принципиальной партийностью, с высоким чувством ответственности за порученное дело. К такому ряду работников мы относили с Николаем Петровичем Мамкиным прежде всего Аугуля Александра Эрнестовича. Он всегда считался у нас «на правом фланге» — ведущим!

Но это сказано в 70-х годах, а с начала Великой Отечественной войны Александр Эрнестович Аугуль добросовестно включился в работу по обучению курсантов-планеристов летному делу. Нелегко давались спокойствие и деловитость. Аугуль, как и большинство инструкторов, рвался на фронт, а пришлось гасить порыв и заниматься, казалось бы, будничным делом, давать путевку в небо совсем еще мальчишкам.

И не только это. Впоследствии, когда он стал командиром учебной эскадрильи, базирующейся в заброшенном поселке Рудино, ему пришлось заниматься делами строителя, интенданта, политработника, рационализатора и массой других, казалось бы, далеких от профессии военного летчика занятий.

Поселок Рудино совершенно не был приспособлен к проживанию нескольких сотен курсантов и командиров, колхозное поле близ поселка — к полетам. А требовалось летать интенсивно, днем и ночью, при отсутствии любой связи с Саратовом.

Прежде всего построили для курсантов огромную землянку, оснастили ее двухъярусными нарами и печками-буржуйками. Рядом с землянкой поставили дощатую кухню-столовую. Собрали несколько домиков для командно-технического состава штаба, клуба. Поле выравнивали, расчистили, приспособили под летное. Все это сделали за считанные дни, без отрыва от обучения.

Летали днем в две смены и ночью. Менялись курсанты, инструкторы, летчики-буксировщики на старте, бессменными на всех полетах оставались лишь командир эскадрильи Александр Эрнестович Аугуль и инженер Петр Осипович Вшивцев.

— Да, трудностей было много, — до сих пор не забыл Аугуль, — но они решались, причем выискивались кратчайшие пути их преодоления. Тут и отсутствие ба-



ни, доставка продуктов и горюче-смазочных материалов, заготовка дров и проблема освещения. До сентября 1943 года личный состав ходил пешком в баню в Саратов, а это не один десяток километров пути. Уходил день, а то и два на подобное мероприятие, в зависимости от погодных условий. Не было автомашины, да зимой до Рудино не доберешься на автомашинах из-за заносов. Продукты доставлял самолет У-2 с подвешенными люльками. И все же проблему с баней решили. Построили свою из тальника и глины. Достали движок Л-6, нашелся специалист — сержант Панкратов, который установил движок в пристройке к клубу, таким образом появилась электростанция. Вкопали опоры и протянули провода ко всем жилым и служебным помещениям. Появилась возможность демонстрации кинокартин два раза в неделю. Организовали выпечку хлеба. Гарнизон преобразился и стал жить нормально.

Александр Эрнестовичу Аугулю пришлось стать и летчиком-универсалом. Раньше он летал на учебных самолетах и истребителях. Должность командира планерной эскадрильи потребовала освоения планеров А-2, Г-9, Ш-10, А-7, Г-11. А так как под его командованием находились летчики-буксировщики, Аугуль стал пилотировать средние и тяжелые самолеты Р-5, Р-6, СБ. Это были машины, отработавшие все возможные и невозможные ресурсы, но так как летчики и техники, по примеру своего командира, относились к ним внимательно, с любовью ухаживали, очень грамотно эксплуатировали, машины не отказывали в воздухе, безопасность полетов оставалась высокой.

После Сталинградской битвы гитлеровцы, отступая, оставили на аэродроме Большая Россошка (между Волгой и Доном) десятка два совершенно целых, но без горючего самолетов Хе-111, Ю-87 и Ме-109. Руководители СВАПШ решили взять несколько машин, попробовать их для буксировки планеров.

— Нас, человек пять летчиков из СВАПШ, привезли на ТБ-3 и высадили на этом аэродроме, — вспоминает Григорий Андреевич Усов. — Там были только бойцы трофейной команды. Старший их сказал: «Ну, ребята, выбирайте любого «фрица» или «ганса»! Никто из нас на немецких самолетах не летал, да и язык знали на «кол», а в самолетах и моторы, приборы, и все оборудование от наших самолетов коренным образом отлича-

ются. Полазили по кабинам, приборы и рычаги опознали и надписали мелом. Я выбрал «Хейнкель-111», так как летал на СБ и любил двухмоторные. Завели моторы, порулили по аэродрому, перекрестились полшутя и по одному взлетели. Так и летели со свастиками и крестами на бортах. Над Саратовом свои же зенитки обстреляли, старшему лейтенанту Петракову крыло на «хейнкеле» пробили, но сели благополучно... А лейтенант Титов на Ю-87 не понял немецкий компас и улетел в Ростов-на-Дону, а там были немцы. Они приняли его за своего. Он разобрался в обстановке, повернул обратно, но горючее у него кончилось, и сел он на берег Дона. Там фронтовики помогли достать горючее, и он вечером уже прилетел в Саратов...

Вместе с другими летчиками — Петраковым, Красноюрченко, Воронковым, Кругловым, Ворошиловым, Петросяном и Лариным — на немецком бомбардировщике «Хейнкель-111» стал летать и Александр Аугуль.

Вот как о «переучивании» пишет в письме Николай Воронков:

«Хейнкель-111» из Гумрака перегнали Петраков, Ларин и Круглов со штурманом Омеляненко. Привезли в Саратов пленного немецкого летчика и переводчика. Летчик сообщил некоторые данные самолета и особенности техники пилотирования. Но увидев, что мы летаем без парашютов, сам летать без него наотрез отказался. Дали ему ПЛ\*. Он сделал с нами всего несколько полетов. А мы прицепили к «хейнкелю» два, потом три планера и сразу начали летать ночью.

Совершенно самостоятельно Аугуль вылетел на «Юнкерсе-87», который пригнал из Б. Россошки летчик Титов. Посидел в кабине, присмотрелся к приборам и рычагам управления, сделал несколько пробежек и ушел в небо. А когда в авиагруппе Марины Расковой планеристы взяли несколько английских истребителей «Харрикейн-2», не оправдавших себя в боях, и решили тоже приспособить их для буксировки, Аугуль сразу же вылетел на нем, а затем стал переучивать и других летчиков.

Здесь во всем блеске проявилось его незаурядное дарование методиста.

\* ПЛ — парашют летчика.



— Получив хорошую тренировку, летчики летали грамотно и смело. Я лично радовался их успехам. Особенно красиво пилотировали машины Комаров, Андреев, Лисин, Коротеев, Уланов, Веснин... — вспоминает Аугуль.

«Быстро, с прочным усвоением, — не торопясь!» — таков был рабочий девиз Александра Эрнестовича. Сам он, среднего роста, коренастый, с мощным волевым подбородком, вышагивал по аэродрому обычно неторопливо, но успевал быть там, где особенно нужен. Он не жалел времени на продолжительные беседы с летчиками и курсантами, не прерывал разговора или внушения до тех пор, пока не увидит, что до собеседника «дошло», что он крепко запомнил сказанное. Некоторые считали такие беседы утомительными, «занудными», но вот прошел не один десяток лет, многие ученики Аугуля, продолжительное время отслужившие в авиации, до сих пор помнят наказы командира и говорят, что переданный опыт старшего товарища не раз выручал их в экстремальных условиях полета. Автор этой книги, ученик Василия Ильина и Александра Аугуля, до сих пор благодарен им за путевку в небо, 30 лет пролетал безаварийно благодаря хорошей «закваске», полученной в СВАПШе.

Всю свою жизнь Аугуль показывал высокое мастерство полета, для примера вспомним его рискованный полет на «Харрикейне-2» зимой на лыжах, пристроенных техниками-умельцами к непригодному для этого «англичанину»; или взятие планера А-7 после вынужденной посадки из поймы за деревней Сабуровка самолетом Р-5 на тросе длиной всего 20—25 метров. Взлет происходил в тесном коридоре высоких деревьев не более 30 метров шириной. Аугулю доверялись самые сложные, ответственные полеты, такие, например, как перевозка известного писателя Михаила Шолохова в город Камышин в тяжелых погодных условиях».

О бесстрашии, деловой оперативности Аугуля и его постоянной готовности выручить товарища пишет и пилот-планерист Иван Малофеев:

«...Спустя полчаса... московское небо стало сереть, мощно-кучевые облака переросли в кучево-дождевые, и доносилась до слуха отдаленная гроза. Я, откровенно говоря, потерял надежду на вылет. И вот среди этой сырости увидел самолет «харрикейн», который стреми-

тельно летел в мою сторону. Радости моей не было предела, ибо с вопросами питания экипажа и ночлега дела сложились плохо — населенный пункт от нас был далеко.

После посадки Аугуль быстро зарулил к планеру, показывая жестами, чтобы я поскорее цеплял буксировочный трос, так как неумолимо надвигалась гроза.

Прицепив трос, я быстро занял место в кабине планера и через боковую форточку фонаря, помахав рукой, дал команду на выбор слабины троса и взлет аэропоезда.

Произошел взлет, легли на курс, набрали высоту 300 метров, а впереди нас подкарауливало мощное грозовое облако. Болтанка... Броски... Тяжело. Выдержка и умение Аугуля пилотировать самолет в подобных условиях успокоили меня, и мы благополучно прошли этот сложный участок. Но и тыловая часть грозового фронта оказалась не менее коварной — там в бурлящей тьме хлестали ливень.

Мы с трудом добрались до аэродрома в городе Клин. Горизонтальной видимости никакой, самолет Аугуля мне еле виден. Сели на поле, покрытое водяным слоем до 15 сантиметров. Товарищи по группе, наблюдавшие за моим заходом после отцепки, говорили, что планер на посадке был похож на глиссер. Не менее захватывающее зрелище вызвало и «приводнение» «харрикейна»...

Когда встречаются ветераны-планеристы выпускники СВАПШ, то на вопрос: «Кто был самым стоящим из учителей?» — всегда первой произносится фамилия:

— Аугуль!

И досталась же нежная, как голубиная воркотня, фамилия суровому, мужественному человеку! А может быть, и не зря, если взглянуть в глубину его характера, в его отношения с людьми.

Этот человек не был на фронте. Не совершал боевых подвигов. Его награды уступают по числу наградам питомцев, ушедших из-под его крыла в летную жизнь. Теперь многие из них обогнали его в должности и в славе. Но в этом-то и главная заслуга старого учителя, его самая высокая награда: «До своего потолка дотянуть человека трудно, еще труднее помочь взлететь ему выше!»

Совсем другого склада, чем Аугуль, был Виктор Михайлович Ильченко. Как заместитель начальника шко-



лы, он непосредственно с курсантами занимался редко, но был примером для них как человек — всегда элегантно одетый, выдержанный, спокойный — и как летчик-виртуоз, один из первых пилотов нашей страны. Вся его жизнь в авиации, любовь к небу служили примером для молодежи.

Имя Виктора Михайловича Ильченко — одно из главных и в списке лучших военных летчиков страны. Еще в 1940 году он успешно освоил истребитель И-16, затем И-153 и МиГ-3. В Северной Буковине встретил первый час войны. После контузии и излечения в госпитале его направили в Саратов. Здесь он работал сначала летчиком-испытателем, затем стал заместителем начальника СВАПШ.

Высокое звание Учитель Виктор Михайлович до сих пор сохранил в памяти сотен летчиков и ветеранов авиации нашей страны. Он поднимал в небо более 100 летательных аппаратов разных систем, владел и иностранной техникой. Так, например, он освоил трофейные немецкие самолеты и по приказанию штаба ПРИВО вылетал в боевые авиадивизии, где молодым летчикам-истребителям демонстрировал полеты на Ю-87, знакомил с расположением огневых точек вражеского самолета и определял позиции и ракурсы, с которых можно атаковать и успешно сбивать немецких стервятников.

Имя Виктора Ильченко высоко стоит и в славном ряду летчиков-испытателей нашей страны. Он испытывал летательные аппараты авиаконструкторов О. Антонова, Г. Грошева, Е. Емельянова, В. Грибовского и других. По просьбе С. Королева принимал участие в облете его тяжелого планера СК-9. Лишь узкий круг лиц знал, что этому планеру суждено стать советским ракетопланом РН-318-1, прообразом реактивных самолетов и ракетных лабораторий для полетов в стратосферу.

Пять раз Ильченко удостоен высшей награды Осоавиахима и ДОСААФ СССР — знака «ЗАОР» и Почетного знака ДОСААФ СССР. Среди многочисленных правительственных и спортивных наград ветерана особенно выделяется большая медаль «Отто Лилиенталя».

Незабываемым планеристами остался и командир отряда СВАПШ капитан Моченов, человек непосредственный, с огромным чувством юмора. Не желая «редактировать» рассказ полковника ВВС Владимира Долича о любимом командире, приведем его полностью:

«Особенно ночью Моченов очень внимательно следил за каждым полетом курсантов. Бывало, сидит с нами в «квадрате», вроде внимательно слушает наши байки и вдруг... стреляет сразу из двух ракетниц. Он всегда носил их за поясом. В чем дело? Оказывается, планер с большим углом шел к земле. Заметив, что курсант после освещения площадки сумел нормально выровнять планер, Моченов громко кричал, порой надрывным голосом:

— Старшина Долич, кто там на планере очи закрыл?

— Монастырев, товарищ капитан!

— Ко мне этого Монастырева, я из него сделаю Киевскую Печерскую лавру!

Тут, конечно, взрыв хохота в «квадрате» и разрядка от напряжения после опасного захода на посадку.

Часто бывало и так, что после крика он к себе курсанта не вызывал, а с ухмылкой требовал от инструктора, чтобы тот будил своих учеников в полете, хотя бы щекоткой.

Курсанты летали в обмотках, и Моченов приходил на полеты в обмотках, оставляя дома хромовые сапоги, — это для того, чтобы в равных условиях с курсантом быть. Говорил: «В небе мы все равны, видите, как я обмотки затягиваю, делайте так и вы, чтобы не размотались и в троса управления не попали».

Когда самолет буксировал пару планеров, то на нем из числа курсантов находился сцепщик, который не всегда справлялся четко со своими обязанностями. Моченов моментально это замечал, и зычный голос его перекрывал шум старта:

— Долич, кто там на самолете баламутит?

— Там курсант Нужный, товарищ капитан.

— Немедленно высадить Нужного и посадить туда Ненужного! — приказывал капитан, а сам хитро улыбался, зная, что курсанта с такой фамилией нет.

Опять веселье на старте и разрядка.

Очень любили курсанты капитана с его строгостью, справедливостью, юмором и великой заботой о нашей братии. Ни у кого не возникало обиды на его острый язык.

Как-то вел он наш отряд в Рудино. Длинный тяжелый переход мог бы поручить мне, как старшине, а сам уехать на автомашине. Но шел с нами, впереди, высокий, худой, в голубых обмотках и ботин-



ках — бахилах. Недалеко от дороги паслись барашки, и вдруг два из них подняли головы в нашу сторону и заблеяли.

— Что, своих узнали? — повернувшись к ним, сказал Моченов. — Становитесь в строй, вместе дойдем до столовой, а там кто куда. Вас определим, где потеплей!

Смех, и усталость у нас — как рукой сняло.

Хорош был Моченов! В полетах давал полную инициативу курсантам, поэтому мы и выучивались быстро, сокращая программу. У капитана был явный педагогический талант, умение руководить личным примером... и весело...»

К настоящим учителям причисляют сейчас ветераны боевого планеризма и инструкторов — командиров звеньев: решительного, всегда элегантного Виктора Спорыхина; спокойного, уверенного Ивана Смирнова; немногословного, чуткого Петра Найдыша; отличного наставника Леонида Байбуса; Николая Пилясова и Василия Ильина; доброго человека и отменного методиста Владимира Завьялова; других старших товарищей, о которых рассказано на страницах этой книги.

Таким, как они, мужественным и добрым, суровым и внимательным, отдающим душу и опыт своим ученикам, посвятил стихотворение «Штопор» пилот и поэт Виталий Фролов:

Помню в зону свой первый вылет,  
Самый первый на пилотаж.  
Осторожно вводил впервые  
Самолет свой в крутой вираж.

Получилось! Я был в восторге.  
Даже пел под мотора гул.  
Но штурвал на второй восьмерке  
Неумело перетянул.

Самолет взбунтовался что-то.  
Не позволил, чтоб с ним на «ты».  
Моментально сорвался в штопор  
И, вертясь, полетел с высоты.

Опрокинулся неба зонтик,  
Облаками в глаза пыля,  
Задирая вверх горизонты,  
На меня рванулась земля.

А с земли: — Поплавней... Не дергай!  
Выводи... Так... Давай газок...

Набирай высоту и восьмерку  
Повтори-ка еще разок...

Сколько раз я срывался в штопор  
И терял над собою власть,  
Но всегда находился кто-то,  
Кто не дал мне на землю упасть.

### Глава третья ОПЕРАЦИЯ «АНТИФРИЗ»

У нас всех был мизерный налет, по существу, мы только научились взлетам и посадкам...

• Бывший пилот-планерист Н. В. Олоновский

В ноябре 1942 года на Центральном аэродроме СВАПШ, как обычно, проводились ночные полеты, в мороз и при сильном северном ветре.

Фронт пододвинулся к Воронежу. Каждую ночь Саратов бомбили немецкие самолеты. Гитлеровские стратеги планировали захватить город 10 августа 1942 года, но просчитались, сорвали их планы героические защитники Сталинграда. С 13 сентября фашистские штурмовые колонны рвут последний оборонительный обвод сталинградской крепости, а Саратов громят с воздуха, пытаются сломать мост через Волгу.

Асы люфтваффе заходили на бомбежку моста прямо через аэродром и каждый раз по боевой тревоге с любой точки в небе устремлялись к земле аэропоезда, спешно садились, аэродромная команда и курсанты гасили стартовые огни. И так почти каждую ночь — ни сил, ни нормальных полетов.

Начальник штаба школы майор Борис Павлович Гонтарь приказал соорудить на крыше казармы деревянный помост и там установить пулемет ШКАС. В первую же ночь после оборудования огневой точки сам майор взялся за рукоятки пулемета.

Вот первый из «хейнкелей», прерывисто воя моторами, поплыл над Соколовой горой. Летел невысоко, было видно яркое выхлопное пламя двигателей. ШКАС в руках Гонтаря застучал дробно и деловито, голубая трасса уперлась в хвост самолета, оттуда ударила ма-



локалиберная пушка немецкого стрелка. Один снаряд сбил водосточную трубу казармы, от второго разлетелись в щепы перила пулеметной площадки. Но ШКАС не замолкал, его пули долбили хвост уходящего самолета. Немецкая пушка, будто заикнувшись, прекратила огонь.

Второй бомбардировщик, желая подавить дерзкий пулеметик, неприцельно сбросил бомбы. Они упали в районе авиамастерских, на обрыве горы, и не взорвались. После курсанты и командиры рассматривали их: бомбы оказались вспомогательными, внутри их корпусов был залит мазут. Мазут загадил кусты.

В одну из таких тревожных ночей слышался густой гул множества моторов. Сыграли тревогу. Погасили огни. Насторожились. Но вскоре по звуку двигателей поняли, что летят наши самолеты. Да и педантичные немцы производили налеты в одно и то же, но не в это время.

Невысоко над аэродромом пронеслась черная тень 2-моторного разведчика Р-6, а за ним на буксире скользили силуэты двух десантных планеров А-7.

— Зажечь огни старта! — приказал с командного пункта руководитель полетов капитан Ляпин в ответ на трехкратное мигание бортовых огней самолета, просящего разрешения на посадку.

Вспыхнули фонари «летучая мышь», выставленные на летном поле в виде буквы «Т».

И сразу в небе загорелись огни на крыльях планеров, которые, отцепившись от самолета, круто пошли на посадку. Перед самой землей они включили фары, выровнялись, приземлились мягко, и наступила темнота.

На первом планере приземлился командир большой десантной группы подполковник Дмитрий Александрович Кошиц\*.

За короткое время весь саратовский аэродром Дубки покрылся десантными планерами и самолетами-буксировщиками. Курсанты бросились к ним, чтобы посмотреть на пилотов.

— Откуда вы, ребята?

\* Кошиц Дмитрий Александрович — краснофлотец, летчик-планерист, испытатель различных летательных аппаратов. Учил летать Сергея Павловича Королева.

— Из Москвы. С Медвежьих Озер, — слышались молодые голоса.

— А куда летите, если не секрет?

— В Сталинград!

— Вот это новость! В Сталинград! В самое пекло... А у нас чего сели?

— На заправку. Вот самолеты бензинчику напьются и дальше нас потянут, до самого Сталинграда. Повезем фрицам подарочки.

— Что же это за подарочки?

— Сами посмотрите, — пригласил пилот из кабины ближайшего планера.

«Смотрю на него, — рассказывает бывший курсант Виктор Гончаренко, — совсем молодой хлопчина, моложе меня, лишь недавно нашу же школу закончил. И уже летит на боевое задание. На нем унты, меховой комбинезон, шлем.

В грузовом отсеке — что бы вы думали? — шесть железных бочек по 200 литров каждая. В таких на аэродроме бензин да машинное масло возят.

— А что в цих бочках? — не вытерпел я. — Неужели в Сталинграде и бензин кончился?

— Бензин есть, а вот антифризу не хватает.

— А это что? — подивился я незнакомому названию.

— Эх ты, — усмехнулся планерист. — Это незамерзающая жидкость. В Сталинграде сейчас нужна позарез для танков. Морозы, чувствуешь, какие стоят? Обычная вода в радиаторах танков мгновенно замерзает, а антифриз — хоть бы что... Подарочек фрицам. Очень, скажу тебе, не по нутру он будет им.

— А при чем же тут фрицы?

— Странный ты человек! Поживешь — увидишь. Вы только радио внимательно слушайте...

Эх, как я завидовал тому планеристу!»

Встретились на аэродроме и знакомые боевым планеристам парни, с которыми они когда-то учились в аэроклубах.

— Командование нас вызвало неожиданно, — поведал им пилот с новенького А-7 Борис Бредихин. — В мой планер закатили три бочки. Взлетели с аэродрома в 11 часов. Погода сложная: низкая облачность, сильный ветер, ограниченная видимость. Шесть часов на буксире. И вот у вас, в Саратове... Со мной тут



Коля Покидышев, Сергей Бoryшников, Саша Стрельников, Коля Нечаев, Саша Евграфов, Николай Щеголев и другие ребята. Утром уйдем на Сталинград. Еще два часа на буксире.

Вместе с Д. А. Кошицем операцией руководил начальник СВАПШ М. С. Одинцов. Из саратовских летчиков, инструкторов и курсантов составили новые экипажи. В них вошли буксировщики Круглов, Петраков, Красноюрченко, Ворошилов, Воронков, Усов; штурманы Омеляненко, Новосельцев, Горбунов; планеристы Родин, Нефатов, Фукс, Никашов, Лоскутов, Ильин Василий\*.

На следующий день в 19 часов почти одновременно с аэродромов Саратова начали взлетать аэропоезда.

Первым на разведку погоды ушел скоростной бомбардировщик Петра Круглова со штурманом Фоминым, стрелком-радиостом Саниным и представителем командования ВДВ.

Вскоре взлетела аэросцепка — на планере А-7 Василий Ильин, а за ним с интервалом 10 минут другие аэросцепки.

Самым последним взлетал подполковник Кошиц. В полет он пошел больным. На разбеге буксировочный замок его планера зацепился за снег, и произошла самоотцепка. Больного командира к полету больше не допустили, и, чтобы не сорвать вылет, командир эскадрильи Петросян приказал на планере Кошица лететь Ивану Малофееву за СБ — спаркой Григория Усова.

Маршрут пролегал через город Энгельс — Красный Кут — до озера Житкур. Планерные поезда прикрывались с воздуха истребителями ПВО Саратова, Энгельса, дежурными звеньями Качинского истребительного училища.

\* Ильин Василий Гаврилович — родился в 1923 году на станции Подлипки, ныне город Калининград Московской области, в семье рабочего. С 15 лет начал летать в планерном клубе «Чайка». С 1940 года, после окончания ФЗУ, работал токарем на заводе, где и встретил войну. Стал одним из первых инструктором-планеристом СВАПШ. Вдумчивый педагог и талантливый летчик 1-го класса. Воспитал и обучил сотни пилотов для ВВС и ГВФ. Отличный спортсмен. За летную работу и выполнение спецзаданий на самолете Ан-12 в Советском Союзе и за рубежом награжден орденом «Знак Почета», тремя орденами Красной Звезды и другими правительственными наградами.

От Красного Кута до Житкура местность малонаселенная и почти безориентирная. Слабая видимость и сплошная облачность усложняли полет.

— Жуткий был полет, скажу я вам! — вспоминает один из планеристов. — Прошло столько лет, а та катавасия в глазах стоит. Приказ поступил неожиданно, очень уж быстро надо было слетать к танкистам. В общем, как на войне... Морозище! Жесткого снега на аэродроме кучи. Спешка, а рук не хватает. От лопаты к самолету, к планеру. Руки еще дрожат, а ты уже за рога штурвал держишь... И в начале и в конце полета были битые. При взлете с аэродрома потерпел катастрофу СБ младшего лейтенанта Шведова. Хороший был парень, да вот не справился... А по маршруту все прошли. Карабкались к Сталинграду «на пузе». Были моменты — не поймешь, где небо, где земля, и в каком положении я между ними. От усталости через час уже в глазах двоилось. Видел перед собой мираж — три буксировщика! Из всех сил ударил себя по лбу кулаком — смотрю, один! Ниже пояса тело коченеет — кабина-то фанерная, со щелями! — выше пупка весь в горячем поту... Через час такого чертова полета наступило безразличие. Хлопнусь — ну и черт с ним! Но потом взъярился, ошетинился, взял себя в руки: не порадуя фрицев, не огорчу маму, долечу!.. Вот так, брат, много лет прошло, бывало и пострашней, в бою был не раз, а тот, вроде бы простой, за извозчика, полет запал в душу. Помню... очень даже помню... Сейчас пусти меня по той трассе, в те же условия, вернусь. Не полечу! А почему? Видно, больно мудрым стал, понимаешь? Шкуру жалко...

Летчики и планеристы спешили доставить антифриз к линии фронта. Десятки грузовых планеров приземлились вблизи танков в районе станции Котельниковская и обеспечили их незамерзающей жидкостью. Это позволило существенно поднять боеспособность танковых частей и сэкономить значительное количество горючего, столь необходимого на войне.

— Я до сих пор помню того белозубого парня, — говорит Виктор Гончаренко, — который вез в Сталинград шесть бочек антифриза, и его товарищей по операции. Я знаю, что не все из них долетели в ту ночь. Кое-кого сбили под Сталинградом фашистские истребители, кое-кто разбился при посадке на фронтовом аэродромчике,



который обстреливала вражеская артиллерия. Но они сделали все, что могли. Операция «Антифриз» завершилась успешно, и танкисты тепло благодарили планеристов, когда заливали в радиаторы своих грозных бронированных машин жидкость, которая не замерзает...

19 и 20 ноября 1942 года войска Красной Армии Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов при мощной поддержке танковых соединений ударили по группировке Паулюса, соединились в районе Калач и окружили немецкие дивизии в Сталинграде.

В эту победу внесли свой вклад боевые пилоты-планеристы ВДВ, очень молодые, горячие парни, которых, провожая с саратовского аэродрома, так напутствовал батальонный комиссар Николай Петрович Мамкин:

— Как бы ни было трудно, помните, чьи вы сыны и кто вы сами, ребята. Гордимся вами и ждем с победой! — А потом стоял под снежным вихрем от винтов, пока последняя сцепка не исчезла в сером небе.

Да, не все долетели в ту ночь. На аэродроме при заходе на посадку погиб молодой лейтенант Рубен Григорьян. Для страховки при вылете из Саратова он прицепил планер к самолету не одним, а двумя тросами, и это его погубило: тросы переплелись и в нужный момент не отделились от планера. Пришлось садиться Григорьяну с тросами. При подходе планера к земле они задели препятствие, создали резкое торможение в воздухе и опрокинули крылатый аппарат на спину.

В подписанном заместителем Наркома обороны СССР приказе от 9 декабря 1942 года говорилось:

«...С 12 по 16 ноября 1942 года подразделения авиапланерных полков ВДВ КА выполняли специальное оперативное задание Главного управления Тыла Красной Армии по доставке груза Сталинградскому фронту. Переброска на планерах в таких масштабах проведена впервые и, несмотря на отсутствие подготовленной трассы, техпомощи и опыта в продолжительных полетах, экипажи справились с задачей хорошо.

В стремлении доставить груз во что бы то ни стало, пилоты летели по 5 часов без посадок в условиях ночи, снегопада и тумана. Отдельные планеристы совершали перелеты в исключительно тяжелых условиях погоды на высоте 10—15 метров.

За отличное выполнение оперативного задания объявляю благодарность и награждаю месячным окладом... старшего сержанта Ворошилова, лейтенанта Круглова, старшину Родина...»

Так закончилась первая групповая операция боевых пилотов-планеристов. Но их ждала главная работа — десантирование в партизанские леса.

#### Глава четвертая В БРИГАДЕ «ЖЕЛЕЗНЯК» (по рассказу командира бригады)

Бегомльский аэродром был одним из первых, через который в 1943 году доставлялось партизанам оружие и другие материалы в... большом количестве.

И. Ф. Титков \*

Осенью 1942 года в Кремле состоялось заседание Центрального штаба партизанского движения, на котором присутствовало много командиров партизанских отрядов, привезенных в Москву самолетами. На нем приняли решение для развития партизанского движения шире использовать авиацию, в том числе десантные планеры.

...До тех пор, пока не приземлился на Бегомльском аэродроме первый советский самолет, партизанам было исключительно трудно. Они жили за счет трофеев и боеприпасов, которые иногда удавалось найти в местах боев при отходе Красной Армии. Каждый патрон держали на строжайшем учете, учили людей стрелять только тогда, когда они твердо уверены, что попадут в цель. Шли в засаду — обязательно пополняли свои под сумки боеприпасами врага. Трофеи и еще раз трофеи, без них завтра уже нечем будет стрелять. И партизаны знали цену патронам. На войне самое страшное, когда на огонь врага ты не в силах ответить огнем.

— Какая там борьба с карателями? — рассуждал начальник боепитания бригады «Железняк» Иван Павлович Веденков. — В моем распоряжении три сотни сна-

\* Для рассказа автор использовал личное письмо И. Титкова.



рядов, два десятка мин, девятнадцать ручных гранат, десять авиационных бомб и с гильки нос патронов. При таких скудных запасах нам никак нельзя вступить в бой с фашистами.

Да, он был прав. И не в каждом бою партизанам удавалось захватить трофеи. А посылка команд за линию фронта ничего не давала бригаде.

— Может быть, послать радиogramму в Москву, на имя начальника ЦШПД товарища Пономаренко? — предложил командир бригады Иван Титков комиссару Манковичу в начале марта 1943 года. — Вдруг оттуда все же подбросят нам хотя бы малость?

— За запрос не побьют, — ответил комиссар бригады. — Да и под лежащий камень вода не течет.

И они составили радиogramму в Москву. Время тянулось медленно. В напряженном ожидании провели день, другой и уже хотели махнуть рукой на свой запрос, как вдруг в помещение штаба влетел радист Миша Вечер с листком бумаги в руках. Еще с порога он крикнул, что к партизанам будут летать самолеты. Протянутую радиogramму перехватил комиссар бригады, затем она перешла в руки начальника штаба, а уж потом попала к Титкову. Даже не верилось, что им действительно хотят оказать помощь военными материалами. Шифровка запрашивала точное описание аэродрома, где бригада «Железняк» могла бы принимать самолеты с посадкой.

Без лишних слов сразу же командиры сели верхом на коней и поехали осматривать Бегомльский аэродром. На его поле уже пробивалась зеленая травка. Сперва объехали его вдоль и поперек на конях, затем измерили шагами. Манкович остановился в центре аэродрома, раскурил папиросу, топнул ногой и сквозь дым сказал:

— Чего тут гадать? Аэродром настоящий. Для тяжелых бомбардировщиков сделан. Когда-то я обеспечивал строительство аэродрома рабочей силой. В общем, хороший. Но как бы немецкая авиация не мешала принимать самолеты. От Минска и Борисова до Бегомля недалеко. Для вражеских самолетов это расстояние — пустяк.

Разумеется, помехи со стороны вражеской авиации могли быть. И это заставило руководителей бригады серьезно подумать, как надежнее прикрыть аэродром.

Конечно, зенитных средств у них не было. Могли поставить здесь лишь один трофейный крупнокалиберный пулемет, два станковых на треногах и выделить для стрельбы по самолетам несколько ручных пулеметов.

Но не это было главным в прикрытии аэродрома. Прежде всего следовало обратить внимание на тщательную маскировку. На фронте Титкову, командиру инженерных войск, приходилось создавать ложные батареи, огневые точки, скопления танков. И теперь этот опыт как нельзя лучше пригодился. Вокруг аэродрома развернули сеть ложных посадочных площадок, расположили кучу хвороста для костров, макеты зениток, самолетов.

В Москве не сразу согласились с предложением партизан об использовании Бегомльского аэродрома. Все же непривычно было в условиях вражеского тыла решиться на такой шаг, как посадка самолетов и планеров в районе населенного пункта. Тут и наземная обстановка могла быть не совсем подходящей. И все же партизаны получили сообщение, что для осмотра местности в бригаду вылетает самолет с представителем ВВС. Командованию бригады «Железняк» предписывалось в определенном порядке жечь костры и обеспечить безопасность посадки самолета.

Но, как на зло, вдруг испортилась погода. Небо с ночи затянуло серыми облаками, в воздухе повисла сизоватая дымка. Это вроде и хорошо: меньше вероятности нападения вражеских самолетов. Но и нашим большая помеха. Сидят партизаны на аэродроме и гадают: прилетит или нет? Тогда у них еще не было твердой уверенности в том, что они переживают канун крупных воздушных операций по оказанию помощи партизанам Белоруссии через Бегомльский аэродром.

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

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

— Братцы! Так это же наш, советский самолет! Угадываю в нем Ли-2. Но он не один, поверьте, не один.



Не тянет ли за собой планер? Уж слишком медленно приближается... Да и гул не совсем нормальный...

Партизан не ошибся. В небе показался воздушный поезд. Две черные птицы со свистом разрезали ночное небо и зажгли свои световые сигналы. На земле сразу вспыхнули костры. Они были разложены в две линии на кромках аэродрома по четыре костра в каждой. Теперь воздушный поезд совершал круг над аэродромом. Но вот он отошел в сторону, и партизаны увидели, как одна из этих птиц устремилась вниз, скользнула над крышами домов и плавно коснулась посадочного поля.

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

Нелегко было советским летчикам летать к партизанам. Под ожесточенным огнем вражеских зениток они пересекали линию фронта, их преследовали немецкие ночные истребители, имевшие специальное оборудование. И все же советские авиаторы прокладывали воздушные трассы к народным мстителям, несли на своих крыльях радостные вести с Большой земли, тянули за собой планеры с военным снаряжением.

Вот и сейчас — самолет ушел, а партизаны чуть не задушили в объятиях двух прилетевших к ним гостей в унтах и летных бушлатах. Одним был заслуженный мастер спорта планерист Сергей Николаевич Анохин...

Когда все волнения улеглись, капитан Титков пригласил прилетевших товарищей к себе в штаб. По просьбе Анохина партизаны тут же затащили планер в густой кустарник и замаскировали его ветками. Когда Титков смотрел на эту бесшумную машину, у него невольно вырвалось:

— Вот бы на ней отправить в советский тыл тяжелораненых партизан!

— Завтра днем посмотрим, — ответил Сергей Николаевич. — Может быть, что-нибудь и придумаем. Главное, хватит ли взлетной площадки, чтобы самолет мог взлететь с планером на буксире.

В поселок добирались пешком — ведь он тут же, вблизи аэродрома.

За разговорами вышли на улицу Советскую. В поселке, видимо, никто не спал. Многие стояли возле своих домов.

Когда вошли в помещение штаба, столы были уже накрыты. Приготовлены для гостей теплая вода и чистое полотенце с белорусским орнаментом.

За столом, конечно, было шумно. Вопросы к приезжим сыпались со всех сторон. Ведь партизаны были оторваны от Большой земли, и газеты доходили до них редко. Правда, радиопередачи из Москвы слушали регулярно. Но этого было слишком мало, чтобы знать, как живет и борется родной народ по другую сторону фронта. А тут перед ними были живые люди. Так и прошла эта ночь за разговорами и воспоминаниями. Наступил рассвет, а никто из них еще не смыкал глаз.

В голове Титкова навязчивая мысль: а не забракуют ли представитель авиации аэродром? В таком случае можно было предложить посмотреть еще три посадочные площадки. Но там требовалось провести немало работ по очистке поля от камней и кустарника, местами вырубить лес, засыпать ямы.

После завтрака поехали на аэродром. Сергей Анохин измерил все поле шагами, что-то прикинул для себя и закурил трубку. Командиры бригады с нетерпением ожидали его приговора, сосредоточенно глядя на его худощавое строгое лицо. Про таких говорят, что человек слов на ветер не бросает. Не бросался ими и Анохин. Он вывел командиров на дорогу, что шла на Бояры, показал на телефонные столбы и произнес:

— А эту линию придется все же убрать. И вон те высокие деревья в лесу спилить. Они могут помешать при посадке самолетов.

У партизан сразу гора с плеч свалилась. Перенести телефонную линию в сторону и срезать с десятков деревьев — дело не трудное. Бойцы из роты связи тут же принялись за эту работу. Но представитель ВВС все еще прикидывал, смотрел. Потребуется, говорил он, специальная команда, которая будет обслуживать костры, разгружать планеры и самолеты, собирать парашютные мешки, ремонтировать посадочное поле.

Когда прикинули, сколько же людей нужно для этого, то выходило — до сотни человек. Для бригады сейчас это было проблемой. Сразу же приняли решение — создать такое подразделение под командой начальника боепитания бригады.

Вернулись в штаб, Титков продолжил разговор о тяжелораненых. В бригаде было слишком мало меди-



каментов, не доставало хирургического инструмента. Анохин задумался. Аэродром еще не обкатан. Надежно ли его взлетное поле — неизвестно. Да и позволит ли длинная площадки? Рассуждая обо всем этом вслух, он вспомнил про летчика Желютова. Это был настоящий воздушный ас в транспортной авиации. Не вызвать ли его сюда? Ему не привыкать и садиться, и взлетать с партизанских пятачков, а тут все же аэродром.

И Сергей Анохин сел за стол и начал составлять радиogramму в Москву с просьбой уже в следующую ночь направить сюда летчика Желютова.

— Вот с него и начнем работу на вашем аэродроме, — закончил разговор Анохин.

Наступила еще одна ночь, та самая, когда должен был прилететь Желютов. Погода выдалась летная. Планер был уже подготовлен для погрузки раненых. Представитель ВВС почему-то пришел на аэродром с вещевым мешком, что насторожило партизан. Ведь он говорил, что поживет здесь, пока полным ходом не заработает аэродром, а тут вдруг сам собирается вести планер. Как же понимать это? Спросить или нет? Может быть, он не решался принять на себя ответственность за аэродром? Но разве нельзя было сказать об этом сразу? И Титков спросил, что за спешка с его отлетом в советский тыл?

— Хочу ускорить развертывание воздушной операции по заброске вам оружия и боеприпасов, — ответил Сергей Николаевич. — Мне лучше быть там, откуда будут направляться сюда самолеты и планеры. Надо рассказать летчикам и планеристам, что представляет собой аэродром, где они должны будут сажать свои машины. Вместо себя пришлю вам опытного специалиста. Скорее всего, уже завтра в ночь здесь будет Григорий Степанович Малиновский. Дело в том, что с проведением этой операции следует поторопиться, пока гитлеровцы не очухались. Тут многое зависит и от вас. Самолеты и планеры надо разгружать за каких-нибудь пять-шесть минут, а грузы сразу же увозить с аэродрома и сосредоточивать где-нибудь в стороне. А их будет очень много. Там, по линии партизанских штабов, думают забрасывать через вас военные материалы и для партизан других районов и областей. Ну а для того, чтобы вы поверили мне, в залог вам оставляю своего радиста и рацию. — И он заспешил к планеру.

У него все выходило просто, а партизаны продолжали думать и гадать, когда же начнется эта воздушная операция и начнется ли она вообще.

Самолет Желютова прилетел ровно в полночь. Сперва он низко прошелся над аэродромом, как бы прикидывая, а можно ли сесть на этом поле? Но вот сделал еще один заход и круто нырнул вниз. Его черная тень промелькнула в прогалине между кустами и плавно коснулась земли. Партизаны бросились к нему. От винтов хлестал сильный ветер. Сергей Анохин подбежал к кабине и осветил летчиков электрическим фонариком. Скоро он был уже внутри кабины. Летчики возбуждены. Оказывается, за ними гнался вражеский истребитель, и они опасались, как бы он не засек их на аэродроме. Самолет развернулся на взлет. Подтянули планер. Анохин сам прикрепил к нему трос.

Желютов на малых оборотах подал самолет вперед, чтобы натянуть буксир. Потом он о чем-то переговорил с Анохиным, и Сергей Николаевич подал команду:

— Грузить раненых!

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

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

Сергей Николаевич с фонариком в руках подошел к нему. На гимнастерке война были голубые петлицы.

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

— Дело не хитрое, — ответил тот хриплым голосом. — Летал на СБ бомбить Кенигсберг, да вот подбили на обратном пути... Сам не знаю, как в живых остался. Партизаны нашли среди обломков машины... Скорее бы вновь на самолет! Да, видать, кончилась... моя воздушная стихия. — И в его груди что-то заколотало.

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



К отлету все готово. Сергей Анохин снял с себя автомат, пистолет и вручил их партизанам. Ведь он возвращался в советский тыл, а тут такому оружию цены не было. Правда, потом планеристы рассказывали, что иногда и им приходилось вести огонь из своих автоматов по немецким ночным перехватчикам. Но Сергей Николаевич все же возвращался назад без оружия. Тут Титков вспомнил про свой трофейный вальтер, отцепил его и отдал Анохину. Они обнялись.

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

Взрели винты, провожающих обдало шквальным ветром. Самолет рвануло вперед. Подскочил и планер. Воздушный поезд стремительно мчался по взлетно-посадочному полю. Партизаны с напряжением ждали, когда он оторвется от земли. Первым взвился, рассекая воздух, планер. Теперь он летел над хвостом самолета. Нот вот самолет уже у самой кромки поля. Он задрал нос и, как бы нехотя, полез в гору. Над полем прокатилось громкое «ура!»: аэродром выдержал испытание, с него поднялся в небо первый загруженный до отказа воздушный поезд. Как было не радоваться! Но теперь партизаны тревожились за то, чтобы он благополучно добрался домой. Ведь от доклада Анохина зависело — быть или не быть Бегомльскому аэродрому базой снабжения партизан из советского тыла.

Через сутки стало известно, что Желютов и Анохин благополучно миновали линию фронта, но едва не угодили под бомбежку гитлеровцев на своем аэродроме. Она только закончилась, когда их воздушный поезд пошел на посадку. Там все было разворочено немецкими бомбами и охвачено огнем. Садись на свой собственный страх и риск. Желютов был достаточно опытным пилотом, чтобы даже в такой сложной обстановке избежать катастрофы.

За успех полетов к партизанам тревожились и в Москве, и в ЦК Компартии Белоруссии. От бригады еще раз требовали принять все меры к обеспечению безопасности посадки самолетов и планеров от наземного противника. Руководители бригады и сами отлично по-

нимали, что в использовании аэродрома имелся определенный риск.

Одним словом, вторичный запрос Центрального и Белорусского штабов партизанского движения основательно подхлестнул командование бригады «Железняк». Оно вынуждено было пересмотреть еще раз, все ли сделано для предупреждения внезапного удара фашистов в направлении Бегомля, который теперь превращался в партизанскую авиабазу. К тому же проверка показала, что не все обстояло благополучно с боевой готовностью в отрядах. В них не слишком заботились о наблюдении за противником и даже не везде вели разведку на опасных направлениях. Так что Титкову пришлось сделать большую «встряску» в отрядах, объявить боевую готовность номер один. Кое-кто из командиров успокоился, уповав на то, что бригада находилась в освобожденном районе. Пришлось с них строго спросить. Руководители бригады еще раз вернулись и к плану прикрытия и охраны своей зоны.

Сама жизнь подтвердила, что принятые меры не были напрасными. Сколько потом партизаны выловили фашистских шпионов, которые засылались специально для того, чтобы наводить авиацию на Бегомльский аэродром, когда там садились наши самолеты и планеры. За одной из таких групп ракетчиков пришлось гоняться шесть суток. Их рация была обнаружена на чердаке у тещи полицейского в деревне Бояры.

Но руководителей бригады больше всего беспокоила воздушная обстановка. Немцы хорошо знали о существовании в Бегомле аэродрома, и одно время, когда в 1941 году застопорилось их наступление под Ельней, сами хотели использовать его. Разве они не смогут разбомбить его сразу, как только до них дойдут сведения, что сюда летают советские самолеты, да еще с посадкой. Партизаны сделали все, что могли, для маскировки аэродрома. Но это еще не означало, что он полностью защищен от опасности.

Командование бригады беспокоило и то, что после первых же налетов вражеской авиации на аэродром к ним могут перестать вылетать самолеты из советского тыла...

Из Москвы сообщили о новом вылете, теперь уже групповом. От партизан требовалась срочная заявка, в чем они нуждаются в первую очередь? Штаб бригады



сразу же стал готовить необходимые данные. Райковцы подсчитали, сколько нужно газет, журналов, бумаги, типографской краски. У медицинской службы свои заботы, причем довольно большие. Диверсионникам нужны взрывчатка, магнитные мины, разные приспособления для минирования железных дорог. Продслужба предлагала запросить как можно больше соли, да и сахара, хотя бы для раненых и больных. Но, помня требование Москвы о первоочередных нуждах, Титков из этой заявки продовольственников оставил одну лишь соль. Затем начали формировать заявку на боеприпасы. Возник спор, запрашивать ли снаряды, особенно к 76-мм орудиям. Решили об этом пока умолчать. Пусть больше присылают патронов к винтовкам и автоматам, а о снарядах речь пойдет позднее. Они в бригаде еще имелись.

В тревожном ожидании прошла еще одна ночь. Самолеты не прилетели. Партизанские командиры провели весь день на аэродроме. Иван Павлович Баденко, которому поручили принимать самолеты и обрабатывать грузы, показал себя во всем блеске. Бойцы под его руководством вырубили высокие деревья на подходах к аэродрому, сделали просеки в лесу для укрытия планеров, отрыли щели у костров, подготовили места для подвод. Они также оборудовали площадку для сбора раненых. В самих Боярах начальник медицинской службы врач Василий Иванович Лещинский развернул подвижной госпиталь: ведь сюда будут направлять раненых из других областей и районов. Бригадный снабженец Тимофей Зубов организовал при аэродроме питательный пункт для летного состава. По такому случаю он даже раздобыл себе летную фуражку с кокардой. Однако явно перестарался. При его питательном пункте обнаружили целую бутылку крепкой горилки, которую он приготовил для угощения летчиков. Изъять или оставить?

— Что в этом особенного? По маленькой можно... — засмеялся Макович. — В Белоруссии того не бывает, чтобы не поднесли дорогому гостю.

Наступил еще один вечер. Начало подмораживать. В сырых местах образовалась ледяная корка. Весь штаб на аэродроме.

Где-то в стороне слышался гул самолета. Чей? Нашему, кажется, рановато. Но вот из-за облаков вы-

нырнула темная громадина с планером на буксире. На аэродроме мгновенно вспыхнули костры. Воздушный поезд развернулся над поселком и направился к ним. Первым сел планер. Партизаны было кинулись к нему, но тут пошел на посадку самолет. Из него выскочил человек среднего роста в летном костюме с пузатым вещмешком за спиной. Он попросил показать ему человека, ответственного за аэродром. Веденков сразу подошел к нему и взял руку под головной убор.

— Вот какое дело, товарищ, — объявил прилетевший. — Я — Малиновский Григорий Степанович. Мне поручено управлять вашим аэродромом. Вам всем привет от Сергея Николаевича Анохина. Но подробный разговор у нас будет потом. А сейчас я вступаю в свои права. Сегодня нам предстоит принять шесть планеров и два самолета. Они могут взять сорок человек. Если у вас есть раненые, обеспечьте их доставку на аэродром. — И он тут же сбросил с плеч вещмешок, достал из него ракетницу с ракетами и, сбив шапку на самый затылок, поднял голову вверх.

Григория Малиновского беспокоило, что прилететь должны молодые необстрелянные парни.

## Глава пятая С АЭРОДРОМА ПОДСКОКА

Дума — хватит ли высоты безопасно перелететь линию фронта? — не покидала меня...

*Летчик-буксировщик М. Я. Агапов*

Основным прифронтовым аэродромом, или, как называли авиаторы, аэродромом подскока для воздушных аэропоездов, уходящих к белорусским партизанам и на другие задания, было обширное поле в Старой Торопе. Боевыми операциями руководил инженер-подполковник Цыбин Павел Владимирович.

Летчики, штурманы, радисты, технический состав размещались поэкипажно в избах у колхозников.

В сельском клубе, переоборудованном под столовую, проводилась и предполетная подготовка. В нее входило: доведение приказа на выполнение боевого задания,



знакомство с плановой таблицей, маршрутом полета, с обозначением запасных партизанских площадок, сообщалось время работы светомаяков. Перед каждым вылетом уточнялась линия фронта, и командиры рассказывали о противовоздушной обороне противника в районе полетов.

Из села до аэродрома ехали на автомашинах, большую часть пути лесом.

Волновался перед полетом каждый, но проявлялись эмоции по-разному. Одни уж очень пространно восхищались красотами природы, белым инеем, окутавшим деревья, голубоватым месяцем, ныряющим в облаках, другие обретали задумчивость или необычайную зоркость.

— Смотрите, заяц, заяц! — закричал как-то Коля Ципеньков.

— Не трепещи, — ответили ему, — заяц не «мессершмитт», не собьет!

Все засмеялись.

На летном поле самолеты и планеры, словно на параде, выстроены в ряды на линии предварительного старта. Стальные тросы-шнуры, длиной 95—110 метров, примкнуты концами к замкам на хвостах самолетов и к носам планеров. Замки запломбированы. Если буксировщик не привезет из полета на аэродром подскока трос или прилетит с нарушенной пломбой, он может попасть под военно-полевой суд «за преднамеренную отцепку планера».

Последние напутствия руководителей и команда:

— По кабинам!

Некоторые из пилотов-планеристов уже знают партизанский район, многие, и их большинство, летят к народным мстителям впервые.

Отмашка фонарем... выбрана слабина троса. Разрешающий сигнал стартера... аэросцепка стартует...

Восьмым взлетает воздушный поезд СБ-А-7 Михаила Агапова.

Самолет отрывается от земли вместе с планером. Только пучки пламени из выхлопных патрубков моторов служат ориентиром для планериста. Связи между крылатыми аппаратами нет, и экипаж буксировщика «общается» с пилотом планера условными световыми сигналами и знаками.

Заданную высоту 3000 метров не набрали, помешала

облачность. Облака лижут крылья, туманят яркость выхлопов. Михаил Агапов почувствовал легкие рывки, будто планерист то придерживает, то отпускает самолет, — «значит, пилот полуслеп!» — и Агапов теряет 50 метров высоты. Рывки прекратились.

— Планер летит на нашей высоте нормально! — доложил стрелок-радист.

— Как идем? Сколько осталось до линии фронта? — спросил Агапов штурмана Николая Белова.

— Строго по маршруту. До линии час десять минут.

Вдалеке, справа и слева видны зарева пожарищ — это враг бомбит наши прифронтовые города и села.

Штурман Белов тщательно изучил район полета и особенно территорию, занятую партизанами, их площадки приема грузов и планеров. Контуры леса, железные и шоссейные дороги, изгибы рек — все требовалось знать на память и уметь опознавать ночью с высоты. Ночной полет невозможен и без грамотного использования радиотехнических средств самолетовождения, точной прокладки по карте пеленгов, уточнения меняющегося с высотой и временем ветра. В общем, немало работы у штурмана Белова. К тому же он еще и разведчик: все увиденное в стане врага нужно нанести на карту, записать в бортжурнал. Немалая ответственность за безопасность полета тоже лежит на штурмане: следить за воздухом, за зенитными батареями врага на земле, помогать летчику в совершении противозенитного маневра.

— До линии фронта пять минут.

Михаил Агапов не один раз уже буксировал планеры и сбрасывал парашютно-десантные мешки со снаряжением к партизанам. Каждый полет — огромное напряжение, настороженность до возможного предела и внимание, внимание...

Михаил Агапов участвовал в воздушной операции «Антифриз», летал в Бологое под Ленинград, несколько буксировок сделал в Полоцко-Лепельскую партизанскую зону и все равно считал себя пилотом молодым, не мог поставить себя в ряд с такими «воздушными волками», как летчики Астапенко, Пипа, Сугрин, и с другими мастерами буксировочного полета.

— Лево десять градусов. Так держать!

— Есть, так держать! — ответил Агапов штурману.

Огненными стежками обозначился шов фронта на темной земле. Внимательно следит летчик за приборами



слепого полета. Аэропоезд пролетает недалеко от Витебска, Полоцка. Там базируются истребители противовоздушной обороны противника. Немцы охотятся на этом участке маршрута за самолетами и в ночное время суток.

Агапов переводит взгляд на приборы, контролирующие работу моторов, и не верит своим глазам: температура охлаждающей жидкости правого двигателя беспрельно высока, давление масла падает.

— Сколько до цели?

— Скоро, — ответил штурман.

Пусть «задохнутся» оба мотора, даже в таком случае планер отцепить нельзя. Планерист должен сам оценить ситуацию и принять решение на отцепку. Агапов и думать об этом не желает, не бросит он товарища на штыки немцев. Он «подбирает» газ аварийному мотору и, не меняя курса, постепенно снижается.

Очень медленно тянется время. На сколько хватит сил у мотора и человека? И вдруг радостное:

— Цель вижу!.. Лево двадцать градусов. Так держать!.. На курсе. Снижаемся.

Агапов приглушает моторы. Аэропоезд проваливается к земле. Вот отчетливо вспыхнуло «Т» из пяти костров. Трехкратным миганием аэронавигационных огней летчики предлагают планеристу отцепиться. И тотчас чувствуют легкий рывок троса.

— За хвостом чисто, планер пошел на посадку! — доложил стрелок-радист.

Еще одно мигание огней: «До скорой встречи!»

Теперь нужно еще сбросить парашютно-десантные мешки, подвешенные под брюхом самолета. Правый мотор окончательно «дохнет». Но полегоньку тянет, еще тянет.

Самолет делает широкий круг.

— На боевом!

— Есть, на боевом! — ответил Агапов и все внимание уделит пилотажным приборам, чтобы до градуса выдержать боевой курс.

Стучат секунды, в самолетно-переговорном устройстве тишина, не шелохнутся члены экипажа.

— Сбросил! — выдыхает штурман. Самолет качнуло, освободившись от груза, он вздрогнул.

— Что будем делать? — обратился Агапов к членам экипажа, имея в виду аварийное состояние мотора.

Можно было сесть к партизанам, но их площадки небезопасны для приземления тяжелого самолета. Да и в Старой Торопе каждый буксир на боевом счету.

— Наберем высоту над площадкой, если двигун продержится до трех тысяч метров, пойдем домой на одном, — принял окончательное решение Агапов.

С пологим разворотом — в набор высоты. Видно, как под белыми куполами парашютов груз точно падает в центр партизанской площадки. Торжественное «ура!» прозвучало в радионаушниках. Это своей работе порадовался каждый член экипажа.

Три тысячи метров... Курс на прифронтовую базу.

«Дотянем ли до аэродрома?»

Без груза, с малым количеством бензина в баках самолет на «полутора» моторах шел с незначительным снижением.

— Командир, неисправный двигатель выбрасывает языки пламени почти до стабилизатора! — нарочито спокойно доложил стрелок-радист.

— Вырубаю.

Теперь тяжелую крылатую машину тянет один винт. Внизу темный бескрайний лес с редкими сероватыми пятнами полей и короткими лентами прогалин.

«Ночью хорошую площадку для вынужденной посадки не подберешь... Она и не понадобится», — успокаивает себя Агапов.

— Прошли фронт...

— Ладненько!

— Аэродром вижу. Право тридцать! — это уже довольный голос штурмана Николая Белова.

— Буду садиться с ходу, — ответил Агапов и включил все электрическое освещение самолета, предупреждая землю: «На борту не все в порядке. Прошу немедленной, внеочередной посадки!»

Земля включила для аварийного самолета прожекторы. Они ярким белым светом залили поле. Мягко журча двигателем, крылатая машина коснулась грунта аэродрома Старая Торопа.

Так закончился один из многих полетов летчиков-буксировщиков планеров. Технический состав тут же, в предутренних сумерках, приступил к замене двигателя. Трубопровод к масляному радиатору оказался пробитым шальным осколком. А к полудню машина была исправна,



облетана, и экипаж Михаила Яковлевича Агапова с наступлением темноты ушел на новое боевое задание.

После взятия нашими войсками Великих Лук на этом участке фронта установилось относительное затишье. Гитлеровцы, используя его в своих интересах, передислоцировали несколько частей боевого резерва и бросили их с жандармерией, власовцами, полициями против белорусских партизан в районах Невеля, Полоцка, Городачи, Витебска. Немцам было жизненно необходимо любыми средствами разобщить боевые соединения партизанского края и уничтожить их, чтобы подготовить эти районы для долговременной обороны против наступающих частей Красной Армии.

Каратели имели превосходящие силы и вооружение. Боевые действия партизан не могли быть высокоэффективными не только из-за острого недостатка боеприпасов, но отряды еще и сковывали обозы, в которых находились мирные жители и сотни раненых бойцов.

В сложившейся обстановке партизанам и помогала авиация, доставляющая грузы. Действовали полки ГВФ и планерная группа под общим руководством генерал-майора А. Н. Щербакова и непосредственным — инженер-подполковника П. В. Цыбина.

Как мы уже знаем, базировалась планерная группа на аэродроме подскока Старая Торопа, связь с партизанами осуществлялась по радио через Центральный и Белорусский штабы партизанского движения, народные мстители подготовили в районах Бегомля и Селявщины посадочные площадки.

Операция, названная «Первой планерной операцией в интересах партизан Белоруссии», началась в ночь с 6 на 7 марта 1943 года и продолжалась непрерывно до 20 марта. Было «израсходовано» 65 планеров А-7 и Г-11. Перевезено партизанам боевого груза 60 тонн, 5 типографий и 10 радиостанций, доставлено руководящего состава 106 человек, высажен десант гвардейцев-подрывников 150 человек, в тыл десантировались отдельные диверсионные группы. Из партизанского района вывезено: пилотов-планеристов — 65, партизан — 19, ценного груза 800 килограммов, денежных средств 2 миллиона рублей, собранных населением и партизанами на постройку самолетов. Партизаны районов Селявщина и Бегомль в результате операции получили оружия и боеприпасов больше, чем за весь предыдущий год.

21 марта руководитель планерной группы, он же инженер, он же главный распорядитель хозяйства, Павел Владимирович Цыбин получил от партизан радиogramму:

«...Карателям всыпали по заслугам подбито и подорвано 12 танков выведено из строя более 400 карателей наши люди в безопасности слава советским летчикам-планеристам!

Командир бригады "Железняк"».

В первой планерной операции отличились многие летчики и планеристы. Необыкновенное мужество проявили командир корабля Григорий Чепик и штурман Николай Чиженков.

Николай Чиженков сбежал из госпиталя с еще как следует не зажившими после ранения ногами. Прибыв в часть, он уже на второй день поднялся с Чепиком в воздух на самолете Р-6. Направлялись на аэродром подскока. Сзади летел планер.

Пришли в Старую Торопу. Дали сигнал планеристу на отцепку. Но он почему-то не отцепился.

Сделали еще два захода над летным полем — планерист не отцеплялся и подавал знаки, что сделать этого не может по техническим причинам.

Тогда летчики решили отцепить трос от самолета. Но первая же попытка привела к тому, что тоненький тросик, при помощи которого летчик открывает буксировочный замок из кабины, порвался.

— Ну вот, связаны с планеристом на век! — горько пошутил Чепик.

— Не на век, а примерно минут на сорок, — в том же тоне ответил ему Чиженков. — Горючего в баках на донышках... потом загремим в лес.

— Думай, штурман. Я руки со штурвала снять не могу.

И Николай Чиженков придумал. Он снял парашют и перелез по фюзеляжу из передней штурманской кабины в хвостовую кабину отсутствующего в этом полете стрелка.

— Парашют мне мешал, — уточняет Чиженков. — Он был нагрудный. Снял я его и, привязав себя ремнями к поручню самолета, который проходил от кабины штурмана к кабине летчика, по верхней части фюзеляжа самолета полез. Расстояние два метра. Перчатки снял, перебираю голыми руками по поручню — в перчат-



ках не удержаться! — руки занемели от холода, куртку струей воздуха задрало на голову, но я все-таки добрался до летчика... Сбоку от сиденья Чепика было окно в заднюю кабину, так называемую Ф-3. Через него я пролез в кабину стрелка, а там выпускались такие «штаны», где сидел обычно нижний стрелок и защищал нижнюю заднюю полусферу самолета. Никого в том полете там не было. И вот только я наступил на эти «штаны», как они под моим весом выпустились, и я подумал: «Все! Падаю!...» Но нет, удержался и... увидел буксировочный замок в хвосте. Он весь был забит замерзшей грязью. Я отколупал грязь и открыл замок. Мы отцепили трос и на последних литрах горючего произвели посадку. Планер тоже...

На другой день экипаж потащил планер ночью в тыл врага. Над кострами отцепили. Тяжелый тихоходный Р-6 развернулся на обратный курс, но тут сверху навалился «мессер». Пулеметные очереди застучали по фюзеляжу и плоскостям. Самолет вспыхнул. В ночи он так ярко горел, что, видимо, немецкий летчик посчитал экипаж обреченным и удалился в сторону.

Самолет горел. В кабине нестерпимо жарко. Запахло горелой шерстью унтов. Чепик приказал Чиженкову прыгать с парашютом. Проследив, как тот покинул самолет, пошел на посадку к партизанам.

Приземлившись, он едва успел выскочить из кабины, как самолет взорвался.

Партизаны разыскали Николая Чиженкова, обгоревшего, опять с поломанными ногами, без сознания. Заботливые руки врачей восстановили его здоровье...

Гитлеровцы вынужденно дали белорусским партизанам небольшую передышку. Накапливали силы. Понимая, что находятся между двух половинок гигантского пресса — с тыла партизаны, с фронта наступающие части Красной Армии, — они решили покончить с бригадами народных мстителей раз и навсегда. В помощь карателям гитлеровское командование подвело новые кадровые части, в том числе танковые, и сосредоточило большое количество бомбардировочной авиации. Партизанский край зажали в блокадное кольцо и, ведя непрерывные, изнуряющие бои, сужали его.

Руководители Центрального и Белорусского штабов партизанского движения попросили командование ВДВ

активизировать деятельность планеристов-десантников в районе Полоцко-Лепельской партизанской зоны.

Вторая планерная операция началась в конце апреля 1943 года и проводилась до весны 1944-го.

Вместе с планерами А-7 и Г-11 использовались тяжелые двадцатиместные планеры КЦ-20, самолеты-буксировщики СБ и Ил-4.

Из Москвы и с других аэродромов скрытно сотни планеристов перелетели на аэродромы подскока в Старую Торопу, Лужки, Адреаполь.

К партизанам вылетали большими группами. Стартовали примерно за полчаса до наступления сумерек, линию фронта пересекали уже в темноте, на цель выходили ночью; самолеты, отцепив планеры, возвращались на базы перед рассветом. Летчики проводили в воздухе по 6—7 часов. Спали днем, урывками, избегали выходить на солнце, чтобы не нарушалась аккомодация глаз в темноте.

В тыл врага были отбуксированы сотни планеров, загруженных самым необходимым боевым снаряжением. Десятки воздушных барж перебрасывали в тыл врага руководящий состав, диверсионные группы, медикаменты, а также продукты питания, в которых партизаны очень нуждались.

Вот выдержка из докладной записки инженер-подполковника Цыбина генерал-майору Щербакову, в которой указывается груз, полученный народными мстителями за одну ночь:

«...Винтовок — 420 шт.; пулеметов ДП — 21, дисков — 84; автоматов — 240; минометов 50-мм — 7; патронов винтовочных, ТТ, браунингов, наганов — 1 433 940; гранат Ф-1, РГД, ПГ — 3820; мин 50-мм — 1288; ПМК-40 — 1900; ружей ПТР — 50, патронов к ним — 7760; тола — 450 кг; приборов Бралит — 450; соли — 480 кг; мыла — 690 кусков; медикаментов — 15 тюков; табаку — 65 кг; МУВ — 320 шт.; питания к рациям — 5; бикфордова шнура — 200 м; посылок детям — 700 кг; литературы — 1337 кг...»

Тяжело давались эти полеты пилотам-планеристам. Темными ночами, ориентируясь только по огонькам моторных выхлопов, они пересекали линию фронта, подчас нарываясь на огонь неприятельских зенитных батарей или на патрульные пары немецких «сов» — истребителей «Мессершмитт-110». Их ждали ловушки и на зем-



ле: немцы раскладывали костры на ложных площадках, по конфигурации похожие на партизанские. И если не повезло аэропоезду или планеристу, штаб планерной группы принимал от партизан зашифрованные сигналы: 32 751 — что означало «самолет не прилетел», или 55 427 — «пилот убит».

Были случаи и самопроизвольных отцепок планера от самолета, обрывов тросов, блуждания из-за очень плохой погоды. В большинстве, хотя средний возраст их был 18—20 лет, планеристы с честью выходили из тяжелых положений.

Однажды планер комсомольца сержанта Юрия Соболева без вмешательства пилота из-за неисправности буксировочного замка отцепился от самолета за 60 километров от партизанской площадки на небольшой высоте.

Внизу лес, и в густой темноте еще просматриваются светлые пятна озер. Юра не растерялся. Вспомнив, что в прибрежьях озер крупных деревьев почти не бывает, он направил планер к воде. Посадочная фара выхватила из ночи пологий берег, поросший невысоким кустарником. Вот и земля... Треск, глухие удары и — планер остановился. Он сел на территории, занятой врагом.

Юра разгрузил планер и спрятал военное снаряжение в глубокую вырытую им за ночь яму. Пока заваливал ее землей и маскировал, силы иссякли. Заполз в мелкий ельник, положил под голову автомат и мгновенно уснул.

Счастье, что бесшумно планирующий А-7 враги не засекли. Не потревожили они и сон Юры, хотя деревни вокруг были забиты немцами и полицаями.

Проснувшись, молодой планерист сориентировался, пошел искать партизан. Он наткнулся на их дозоры и попал в расположения бригады Героя Советского Союза Владимира Лобанка.

Через ночь группа партизан, используя конную тягу, вывезла в бригаду весь груз, спрятанный пилотом. Комсомольца Юрия Соболева наградили боевым орденом.

— Да, нелегко было подчас, — подтверждает и летчик Григорий Андреевич Усов. — Буксировал я как-то два планера А-7 на большой высоте. Вывел в заданную точку. Отцеп. Летательные аппараты начали планировать к цели — малоразмерной площадке, затерявшейся в глубоком тылу немцев.

Возвращался на свой аэродром за очередной партией десанта. Идем со снижением, высота три тысячи метров. И вдруг замечаем пару «мессеров». Немцы, видимо, уже предвкушали победу над нашим тихоходным бомбардировщиком... «Только не паниковать», — говорю себе. Мгновенно созревает решение: применить неожиданный для истребителей тактический прием. Тут же перевожу самолет в крутое пикирование, да еще в сторону подвернувшегося фашистского аэродрома. Не будут же немцы обстреливать своих. А летим «к черту в насть». Земля стремительно несется навстречу. Мигает предупредительная сигнальная лампочка: опасная перегрузка! Самолет может развалиться в воздухе. С трудом вывожу его в горизонтальный полет и беру курс на свою территорию. Так и ушли на бреющем от преследователей... Прилетели благополучно. Выключили двигатели, а в ушах сплошной гул. Техник самолета что-то мне говорит, ничего не слышу, только вижу шевеление губ да недоуменный взгляд. Постепенно слух в основном восстановился. Но «зарубка» о том полете осталась на всю жизнь...

Полет Григория Усова окончился благополучно — он ускользнул от преследователей. Но бывало иначе. Однажды скоростной бомбардировщик вылетел по маршруту планерных поездов на разведку погоды. Через положенное время он возвращался. Ему тоже включили прожекторы. Но едва он приземлился, как на летном поле стали рваться бомбы. Оказалось, что в непроглядной ночи, где-то за линией фронта, за ним увязался вражеский бомбер. Он следовал за нашим самолетом вплоть до аэродрома и, когда тот обозначил себя огнями, открыл бомбовые люки. «Держи глаза на хвосте!» — сурово звучало с тех пор на предполетных подготовках.

Пришлось обострить бдительность при выполнении заданий, улучшать не только боевую, но и политическую подготовку, — в этом большую роль сыграли политработники.



## Глава шестая КОМИССАРЫ

...Главное в нас —  
это наша  
— Страна  
Советов,  
Советская воля,  
Советское знамя,  
Советское солнце.

В. Маяковский

История создания, боевого и политического становления планерных подразделений ВДВ связана с Военно-Воздушными Силами.

В 1931 году передислоцировался 22-й Отдельный корпусной авиаотряд. Он был оснащен самолетами Р-1, на фюзеляже которых красовались рисунки: рука, сжатая в кулак, с надписью «Наш ответ лорду Керзону».

В 1934 году отряд получил новые самолеты Р-5, и его местом базирования стал город Саратов. Комиссаром отряда назначили Николая Петровича Мамкина.

На базе 22-го Отдельного корпусного авиаотряда сформировалась летная школа, затем СВАПШ, и Мамкин так и остался в них комиссаром.

Николай Петрович Мамкин — участник гражданской войны. Юношей, политбойцом брал Перекоп. Впоследствии, как политрук, участвовал в создании авиационных частей Красной Армии. Приведем оценку, данную ему командиром — летчиком А. Э. Аугулем:

«Мамкин был партийной головой Саратовской военно-авиационной планерной школы, ее создателем, высоко эрудированным, любящим и знающим свое дело человеком.

Мимо его внимания не проходили даже малейшие упущения в деятельности отдельных людей или организаций. Имея большой опыт в партийно-воспитательной работе, умело и доходчиво передавал его всем, кто в этом нуждался. Его лекции и доклады, которые он читал всегда без бумажки, были пронизаны высоким патриотизмом и любовью к Родине, партии, народу, ведущим жестокую борьбу с коварным врагом — фашизмом.

Мамкин обладал высоким тактом в обращении с

людьми. Я не помню такого случая, чтобы собеседник комиссара был недоволен разговором, обижен.

Он был искусным оратором, обладал феноменальной памятью. Слушать его официальные выступления было одним удовольствием. Большинство употребляемых им цитат классиков марксизма-ленинизма и литературы произносились на память и всегда точно.

Часто приезжал Мамкин на периферийные аэродромы, значительно удаленные от Саратова, и все сложные вопросы быта, жизни, полетов решал оперативно и, я бы сказал, даже весело...»

Политическая работа в СВАПШ начиналась трудно, как и в любом вновь формируемом учебном заведении. Курсанты — 17—18-летние юноши прибывали со всех концов страны, и все с разными, порой не установившимися характерами и мировоззрением. В основном — русские, украинцы и белорусы, но немало училось и представителей других национальностей и народов, в том числе венгры и даже один испанец Исоиэс Альбистеги.

Даже сейчас, по прошествии многих лет, планеристы, забывшие многих, помнят испанца.

В 1936 году с очередной группой ребят из Испании через Францию прибыл Альбистеги в Советский Союз. Подросток. Выучился летать в подмосковном аэроклубе. Там проявил свой характер в первые дни Великой Отечественной войны. Как-то поставили его финишером к посадочному знаку «Т» зимой, в сильный мороз. Он, в плохой одежке, в ботинках, начал коченеть. Обморозил ноги. Упал. Но замены не попросил. Когда его спросили: «Почему?», ответил — «Война!»

Позже, в Могилеве, где по аэродрому были разбросаны неразорвавшиеся немецкие бомбы, чтобы обезопасить товарищей, Альбистеги эти бомбы собрал в кучу на окраине аэродрома у оврага и решил подорвать. Поставил одну из бомб в ямку детонатором вверх. Смастерил хитрое устройство: доска на круглом обручке, на одном конце доски дырявая банка с водой, на другом — кирпич. Рассчитал, что как только вода через отверстие выльется из банки, кирпич упадет на взрыватель бомбы, он же, Альбистеги, в это время будет уже далеко. Когда сделал первый шаг от устройства, оглянулся, увидел, что банка падает с доски. Не медля, как в воду с вышки, Альбистеги прыгнул в овраг. Взрыв



был до того мощным, что юношу выбросило со дна оврага на склон. Там его и нашли, помятого, оглушенного, но невредимого.

Высокий, красивый, с пушистыми ресницами парень, резкий в движениях, очень любил летать. А переносил полеты трудно. В болтанку его все время мутило, укачивало. Он это скрывал, чтобы не отлучили от неба. И еще — не переносил русских морозов.

Впоследствии в боевых полетах и на партизанской земле Исоиэс Альбистеги показал себя преданным товарищем, храбрости и честности беспредельной.

— Все достойные должны быть комсомольцами и коммунистами, — поставил задачу Мамкин.

И стали политработники не торопясь, но быстро изучать людей. Практически недостойных не оказалось, и в короткий срок создались мощные комсомольские и партийные организации.

— Помню, комиссар школы Мамкин придет на старт, соберет вокруг себя курсантов, вынет из кармана «Казбек» и говорит: «Закуривайте, товарищи!» — и пачки как не бывало, — рассказывает бывший курсант СВАПШ П. Тетерев. — Побудет с нами, обрисует обстановку на фронте, в стране, и на душе станет легче. А мы к нему со своими вопросами, думами. Слушать он умел. Что пообещает, обязательно сделает. Многих знал по именам, знал, как живут наши родители, и у кого их нет тоже знал. К этим ребятам относился особенно душевно и внимательно. Настоящий был коммунист, профессор человеческих душ... Людям верил...

Верил. Как-то из школы исчез молодой летчик-инструктор Королев. По закону военного времени его посчитали дезертиром. Командование решило принять самые суровые меры.

— Не торопитесь, — советовал Мамкин, — не из тех Королев, кто голову в кусты прячет.

И время подтвердило правоту комиссара: инструктор поехал к командующему ВВС и добился того, чего не мог достичь многочисленными рапортами — направления в действующую армию, на фронт. Королев в небе войны покрыл свое имя славой.

Методы воспитания подчиненных комиссар применял разные, часто оригинальные. Если курсант или младший по званию офицер пройдет около него, не поприветствовав, как положено по уставу, — ничего не скажет ему

Мамкин. Но запомнит крепко. И при следующей встрече, а она обычно случалась в тот же день, комиссар сам, первым, перейдет на строевой шаг и точно по уставу, четко и красиво, поприветствует нарушителя воинской этики. Это производило неизгладимое впечатление, курсанту от стыда глаза спрятать некуда, и он в будущем не позволял себе быть невнимательным при встречах ни с одним командиром.

Летом 1943 года вышло в свет первое издание книги писателя Степанова «Порт-Артур». Эту глубоко патристическую книгу Мамкин достал только в одном экземпляре и принес ее на старт, когда производились дневные полеты. Читал сам, с выражением, комментируя отдельные события, изложенные в романе применительно к дням Великой Отечественной войны. На эту громкую читку приходили все, кто был свободен от полетов, а кто был занят, на другой день старались узнать о прочитанном. За несколько дней лично Мамкин познакомил курсантов с большей частью романа, потом назначил «чтецов с эмоциями и хорошим голосом» из среды курсантов.

С тех пор прошло более 40 лет, сколько за это время книг прочитано ветеранами, но при встречах они вспоминают эти «посиделки» на старте.

— Да, да, «Порт-Артур» тогда читали...

— Представляешь, до сих пор отлично помню содержание этого романа!

— А я года три назад купил новое издание и написал на нем: «В память о СВАПШе!»

Когда немецкие полчища подошли к Москве, в лекционной школе собрались все курсанты, и Мамкин выступил перед ними с такой зажигательной речью, что все 207 курсантов-москвичей записались добровольцами на защиту столицы в пехоту.

Их обмундировали по-солдатски. Дали винтовки. Привезли на железнодорожный вокзал Саратов-II. И тут нарочный из штаба ПриВО сообщил: пополнение из СВАПШ не требуется. Тому, что лучших комсомольцев удалось сохранить для авиации, Мамкин радовался больше всех. Впоследствии стало известно — сам комис-



сар позаботился о своих питомцах и его правильно поняло вышестоящее командование.

По идее Николая Петровича Мамкина художник Борис Бобров создал серию плакатов о Великой Отечественной войне. Плакаты были так хороши и оригинальны, что Госполитиздат распространил их по всей стране несколькими массовыми тиражами.

— Память о Николае Петровиче — это память о лучших коммунистах тех дней. Именно они воспитали в нас высокое чувство долга перед Родиной и людьми. И фамилия-то у Николая Петровича под стать — Мамкин. Между собой мы иногда говорили: «Вон к нам Мама идет...»

А «мамы» были очень нужны, особенно для курсантов со слишком эмоциональными характерами, склонных к излишнему самоанализу и посему рассеянных или теряющихся в сложных ситуациях полета.

Все планеристы помнят симпатичного курсанта Оберемок-Якубова, которому «всегда не везло». Если подавалась команда «налево», он четко поворачивался направо. Командир эскадрильи Ляпин в таких случаях говорил:

— Опять этот с двойной фамилией команду на два помножил!

При ночных полетах с инструктором Робулем Оберемок-Якубов на взлете решил «досмотреть» картину «Ночь над Белградом». Планер бежит за самолетом, а курсант смотрит не вперед, как положено, а вбок, туда, где на открытой поляне показывают кино, где происходят интереснейшие события на огромном полотняном экране.

Рывок. Буксирный трос лопається как струна. Чуть не врубились в крутой берег реки Курдюм.

В одном из следующих полетов Оберемок-Якубов приземлился на трактор, или, как шутили, «притракторился».

Впоследствии курсант-неудачник стал хорошим пилотом, участвовал в параде над Москвой.

Партия не скупилась при подборе политработников для десантных войск, войны которых действовали в самых сложных и рискованных операциях. Приказы гитлеровского командования наставляли своих палачей: «Десантникам — смерть!»

Первый командир 2-го Отдельного авиапланерного полка полковник Силантьев перед вылетом с аэродрома подскока в тыл врага выстраивал пилотов и говорил им:

— В случае чего — в плен не сдаваться, отстреливаться до последнего, а последнюю пулю в себя. Иначе немцы измучают, истерзают, а затем расстреляют или повесят, потому что вы — десантники.

Никто сдаваться не помышлял, все знали о многочисленных примерах расправы фашистов над десантниками-парашютистами. Политработники рассказывали о делах фашистов подробно и правдиво. Комиссаром 1-го полка был майор Иванчихин, ранее работавший в аппарате ЦК КП(б) Молдавии, член ЦК и депутат Верховного Совета МССР. Опытный политработник очень много сделал для подготовки личного состава полка к боевой работе. В первую очередь им была создана действенная партийная организация во главе с парторгом Дмитрием Ананьевым, воспитанником Ленинского комсомола, бывшим секретарем РК ВЛКСМ в городе Грозном.

Тепло вспоминая о комиссарах, Петр Тетерев рассказал:

«...Под стать Н. П. Мамкину был наш молодой политрук Ананьев Дмитрий Александрович. Душа человек. Умел и слово сказать и делом помочь. До сих пор помню его пламенные речи, которые могли увлечь людей на выполнение любого задания... В июле 1942 года при тренировочном полете на планере мы грохнулись в лес, попали в госпиталь. После выписки из госпиталя подходит ко мне Дмитрий Александрович, спрашивает, как самочувствие, настроение, кто и как живут дома. Узнав, что моя родина недалеко, что дома остались больная мать с младшими братишкой и сестренкой (остальные мои пять братьев были на фронте, а отец умер еще до войны), сам предложил мне съездить на пару дней домой. И это в разгар войны!.. Трудно описать, какой праздник был у меня дома... Перед следующим вылетом в тыл врага я подал заявление о приеме в партию...»

— Но самым сложным и тяжелым оказывался для нас подбор экипажей летчиков и пилотов-планеристов для боевых вылетов в партизанские районы, на особые задания, — утверждает политком авиаэскадрильи того же полка Иван Иванович Стаднюк. — Ведь лететь же-



лали все, нет, не то слово «желали» — рвались, умоляли послать на задание, а посылать приходилось ограниченное количество людей.

Комиссары воспитывали политбойцов. Каждый пилот-планерист, находясь в партизанских отрядах, так или иначе вел действенную пропаганду и агитацию среди народных мстителей и населения.

Вместе с партизанскими художниками планеристы нарисовали столько плакатов и лозунгов, что их хватило для десятков освобожденных сел. Производило это огромное впечатление. Люди шли из дальних деревень, чтобы убедиться: Советская власть существует, оккупация — временная.

Особо следует отметить сатирические плакаты. Они били по врагу, как боевое оружие. Сначала рисовали их от руки, и потому тираж был небольшой — 10—15 экземпляров, позже в одной из операций в кабинете немецкого полковника партизаны сорвали с пола линолеум. На его обрезках стали делать линогравюры. Когда же планеристы привезли партизанам типографии, плакаты печатались тиражом более 300 экземпляров.

Юрий Соболев дважды летал в тыл врага, полтора года воевал вместе с партизанами, был комиссаром отряда в Ленинградской области. Вернулся в часть только в 1944 году после прорыва блокады Ленинграда.

Григорий Малиновский и Борис Комиссаров, находясь в тылу врага, занимались и политработой. Многие планеристы на ими же привезенных типографских станках выпускали листовки, прокламации, боевые листки. Писали статьи, очерки, стихи в газеты. Вели контрпропаганду в войсках РОА, и она была действенной.

Иногда, сразу же после посадки у партизан, пилоты попадали в окружение жителей, как первовестники Большой земли.

«На другой день после прилета новое задание — выступление перед жителями партизанской деревни, — пишет полковник Н. Беляев, бывший пилот-планерист. — Просторная изба полна народа. Страшно волнуясь: что рассказать этим мужественным людям? Конечно, о столице. О том, как живут и трудятся москвичи. О работе метро, о Большом театре. О том, что столица и вся наша великая Родина всегда помнят о героях сопротивления и гордятся отважными народными мстителями, что день изгнания гитлеровских захватчиков недалек,

что скоро солнце свободы вновь взойдет над селами и городами Белоруссии.

Затаив дыхание, слушают люди рассказ комсомольца — посланца Большой земли. Глядя на открытые, молчаливые, суровые и такие добрые лица этих людей, у меня еще больше крепнет вера в неотвратимость нашей победы. Хочется снова и снова летать, громить ненавистных оккупантов...»

Немцы вели усиленную контрпропаганду. Пилот-планерист Педченко после отцепки приземлился на ложную немецкую площадку. Фашисты сразу составили листовку с его рисованным портретом, расписали «райскую» жизнь пленного пилота и призывали других планеристов отдаваться в их «доброжелательные» руки, обещая высокую награду. Их потуги оказались напрасными. Политорганы с помощью разведки сумели узнать о трагической судьбе пилота и рассказали людям правду. Это еще выше подняло моральный и боевой дух пилотов, всколыхнуло новую волну ненависти к врагу.

На место приземления Педченко ходил пилот-планерист Исоиэс Альбистеги, чтобы точно удостовериться в последствиях посадки. Путь был нелегким и опасным. Альбистеги, преодолев его, нашел ложную площадку. Она была оборудована немцами в 30 километрах от настоящей, партизанской. Площадка-ловушка оказалась маленькой, в густом лесу. Планер Педченко врезался в деревья.

Вернувшись, Альбистеги доложил командованию:

— Видел остатки планера. Весь груз разбросан. На борту у Педченко было много папирос. Все они поломаны около мундштука. По состоянию планера и груза ясно — планерист погиб. Кабина разбита всмятку.

Так уж получилось, что повествование о партийно-политической работе опять коснулось испанца Исоиэса Альбистеги, поэтому хочется досказать, каким интернационалистом стал этот человек.

После Великой Отечественной войны и поражения фашизма в Европе он вернулся на родину в Испанию и стал членом исполкома Компартии Испании, поселившись в городе Эйбар. Связи со своими боевыми товарищами в нашей стране он не прекратил. Вот выдержка из его письма 1982 года, посланного другу, бывшему пилоту-планеристу Рафаилу Блюмкину:

«Здравствуйте мои вечные друзья Рафа и Нина!



...Большое спасибо за ваши подарки — теперь хватит чуть ли не на весь год селедки, что заставляет крепко вспоминать нашу Россию, — как же можно послать четырнадцать штук банок и одну большую банку селедки, — наверное, разорились, теперь я смогу долгое время сберегать деньги на питание, уже идет шестнадцатый месяц заводского кризиса и моей болезни... да еще эти проклятые оппортунисты и авантюристы, называющие себя руководителями «левых» и даже «коммунистических сил», которые ищут третью ногу там, где ее нет, т. е. беспрерывно критикуют Советский Союз, его правительство и КПСС (то Афганистан, то Польшу, то внутреннюю жизнь), у которых я и спрашиваю: где вы были при Франко? — сколько жертв понесли при спасении человечества от фашизма? — и какие же вы к черту коммунисты, если плачете о том, что не победили реакционные силы в Чехословакии, в Венгрии, прочих социалистических странах? — нет, тяжелый год для меня (хотя временно из-за болезни я не участвую в работе исполкома Компартии страны Басков), не могу спокойно лежать, когда оскверняют Советский Союз...

Вспоминаю, как интересно мы провели 1 мая 1978 года — первый раз с 1939 года разрешенный законом праздник (хотя и до этого мы устраивали демонстрации и получали дубинками, а если арестовывали, то и хуже). Были организованы демонстрации всеми силами, силами партии и профсоюзов, в столицах областей.

В Сан-Себастьяне были тысячи красных флагов, среди них и наши, коммунисты с VII и IX съездов (хотя и в нелегальном положении). Мы шли с портретами В. И. Ленина, с лозунгами за марксизм-ленинизм, скандировали за интернациональность пролетариата, за диктатуру пролетариата, за не вход Испании в состав НАТО, а позади нас топали каррилисты (еврокоммунисты), и когда кто-нибудь из них подхватывал наши выкрики, то сразу подходили к ним «гориллы» и заставляли молчать...

Четвертого числа мы из г. Эйбора организовали экскурсию (на 2 автобусах) в Бильбао и смотрели ансамбль Красной Армии, всем очень понравилось, и все вернулись довольные.

День Победы, это уж тут не отмечается, но я лично по приглашению рабочих завода Иримо поехал в Су-

марраи, в воскресенье, т. е. 7 числа, и провел там беседу про Отечественную войну, про огромную заслугу комсомола и КПСС и о том, что героями тогда были все, от детей до стариков, до министров и прочее. 9 числа в скромном ресторане моего города, совместно с несколькими старшими партийцами, проводшими 10—15 и более лет в тюрьмах, отпраздновали День Победы...

Рафаэль, передай ребятам однополчанам по Великой Отечественной войне, что я остался навсегда верным данной мною присяге при РККА, и что не зря отдали свою молодую жизнь наши товарищи за Великую страну Советов, и что у нас, при наших трудностях, видно, кто в самом деле любит и ценит Советскую страну, и заодно передай поклон и привет от меня ребятам.

Ну пока, пишу более трех часов (устаёт рука) и не могу больше, как хотелось бы. С крепким поцелуем для всех!

Исоиэс».

Но возвратимся в годы войны. Правда, в любое время партийная и политическая работа трудно оценима. Ее нельзя показать предметно, как могут показать свои изделия мастера других профессий — конструктор, доменик, строитель, например. Но именно они, комиссары, больше других помогали становлению отважных воинов и созидателей, патриотов. Об одном из них Михаиле Григорьевиче Ильине, и хочется рассказать.

## Глава седьмая ОДИССЕЯ МИХАИЛА ИЛЬИНА

Их было три — один, второй и третий  
И шли они в кильватер без огней,  
Лишь волком выл в снастях разгульный ветер,  
И ночь была из всех ночей темней...

*Из песни военных лет*

«Держи глаза на хвосте!» — сурово звучало на предполетных подготовках. Это жизненное правило твердо усвоил и молодой пилот Михаил Ильин, авиатор с интереснейшей военной судьбой.

Он хотел быть военным летчиком, в головокружи-



тельном каскаде фигур высшего пилотажа резать воздух свистящими крыльями. Аэроклуб распахнул перед ним дверь в небо. После аэроклуба, правда, не в истребительную школу, а в Балашовскую военную, где будут учить летать на разведчиках Р-5, он все же поехал. Но в апреле 1941 года в Балашове сгорел ангар, набитый самолетами Р-5. Учить курсантов стало не на чем, и их отправили в Саратов.

В Саратовской авиационной школе Михаил Ильин заслужил голубые петлицы с тремя рубиновыми треугольниками и получил свидетельство военного авиатора, только не летчика самолета, как мечталось, а пилота-ночника тяжелого десантного планера.

В марте 1943 года началась его военная одиссея.

Аэропоезд — планер КЦ-20 за самолетом СБ на длинном стальном тросе — стартовал с аэродрома. В кабине планера двое: старший лейтенант Вячеслав Чубуков и старший сержант Ильин. Они должны приземлиться на аэродроме подскока, взять там груз и отвезти его в район блокированного Ленинграда.

Тишину в планере лишь слегка нарушает глуховатый звук моторов впереди летящего самолета да свист воздуха, обтекающего длинные крылья.

— Восемь ноль-ноль. Подходим, — говорит Чубуков. — Аэродром видишь?

— Да, — отвечает Михаил, — только летное поле почему-то рябое.

Сделали круг над аэродромом и увидели, что все летное заснеженное поле запятнано будто бы вздувшимися черными воронками от бомбовых разрывов. Вместо посадочного «Т» на снегу лежит красный крест из полотнищ — знак, запрещающий посадку.

— Уходим назад?

— Не получится, — нахмурился Чубуков, — взгляни на самолет.

Самолет энергично покачивался с крыла на крыло — летчик Григорий Андреевич Усов требовал немедленной отцепки планера.

— У него мал запас горючего, — вздохнул Михаил. — Вниз?

Вместо ответа Чубуков потянул рычаг буксирного замка, и из его железных челюстей выпало кольцо троса, соединяющего планер с самолетом.

В кабине стало совсем тихо. Планер по пологой глиссаде скользил к изрытому бомбами полю. Вот и земля. Коснувшись колесами заснеженного грунта, огромный многоместный КЦ-20, гася инерцию пробега, неся вперед, лавируя между глубоких воронок.

— Ух! — вздохнул Михаил, вытирая горячий лоб под шлемом, когда нос планера завис над очередной ямой, но не клюнул в нее. — Приехали!

Он вышел из кабины и увидел на подтаявшем снегу разноцветный цилиндр. Взял его в руки. Попробовал читать красные немецкие буквы.

Подбежавший красноармеец крикнул:

— Брось! Это мина замедленного действия, «лягушка»!

Фашисты, перед прилетом аэропоезда бомбившие аэродром, щедро разбросали их по всему полю.

Михаил застыл с миной в руках. Потом, осторожно переставляя ноги, отнес ее в сторону от планера и аккуратно положил на снег.

Мина чавкнула, когда пилоты отбежали от нее метров на сто. С визгом пролетали над пригнутыми головами осколки.

А в это время летчик самолета-буксировщика Григорий Усов на КП отчитывался перед генералом Щербаковым.

— Почему произвели посадку? — грозно спрашивал генерал. — По радио команду слышали?

— Приемник в полете отказал.

— А два креста на полосе для кого выложили?

— Не видели, товарищ генерал. Шли на малой высоте. А когда заметили, поздно было уходить на второй круг.

— Что же с вами делать, арестовать?

— Дело ваше, товарищ генерал. Но мы задание выполнили — в назначенное время прибыли на аэродром.

— Удивляюсь, как только не скапотировали при посадке — ведь кругом воронки. Наши истребители не могли взлететь. И потом немцы много бросили на полосу «лягушек»...

— Значит, повезло нам.

Строгий командир сменил гнев на милость, заулыбался:

— Победителей не судят. Молодцы! Задание выпол-



нили в особо сложных условиях. А сейчас наши специалисты подготовят полосу и — за работу...

Фашисты подобрались к аэродрому с рассветом двумя эшелонами по сотне самолетов в каждом и методично разбивали аэродром, стоянки самолетов, жилые дома. Одна из бомб угодила в землянку технического состава и похоронила там сразу 50 человек.

Потрясенные увиденным, пилоты разыскали ранее прилетевшего сюда командира, капитана Мокшанова.

— Готовьтесь в обратный рейс. Заберете летчиков-буксировщиков, — приказал тот.

— А в Ленинград? — спросил Михаил.

— Разве не видите? — Мокшанов резко выбросил палец в сторону обгоревших скелетов самолетов. — На чем лететь? Как только взлетно-посадочную полосу приведут в порядок, отправляйтесь обратно!

...Желающих улететь с аэродрома подскока оказалось больше, чем мест в КЦ-20. По подтаявшему к полудню грязному снегу разбегались тяжело. Еле оторвались от земли. Острые верхушки сосен близлежащего леса поцарапали нижнюю часть фюзеляжа планера.

...В мае в казарму к пилотам-планеристам заглянул начальник штаба авиаэскадрильи капитан Борисенко и спросил:

— Кто желает на планере А-7 выполнить боевое задание?

Отозвались все. Миша Ильин один из первых.

— Что же ты не подождал, когда нас пошлют на КЦ-20? — ворчал Чубуков, которому Михаил очень понравился как пилот. — Самостоятельности захотел. Ну, ни пуха ни пера тебе, Ильин!

Группой перелетели на аэродром подскока Старая Торопа. Оттуда в тыл врага, к партизанам, уходили поодиночке с наступлением темноты.

Михаил ждал своего часа. К нему подошел пилот Юферов и пожаловался, что включать фару тумблером, расположенным на колодке, ему неудобно. Они вдвоем покопались в кабине А-7 и переставили включатель в удобное для Юферова место.

— Не волнуйся, — успокаивал Михаил нервничавшего Юферова, — делов-то — взлететь и сесть.

Вот за планером Юферова осела пыль. Улетел товарищ. А Михаила задержали из-за внезапно ухудшив-

шейся погоды. Ушел в ночное небо он только на следующие сутки.

Первый боевой вылет дался Михаилу тяжело.

Черный воздух заткан серыми пятнами облаков, в которых исчезает выхлопное пламя из моторных патрубков буксировщика, скрывается его неясный контур. И тогда планеристу не по чему ориентироваться — аэронавигационные огни погашены для маскировки. Приходилось замирать и ждать, когда самолет выберется из облака, а потом уже выправлять положение планера. Да и в чисто-черном небе было не легче — ведь первый вылет. Первый!

Уже через час свинцовыми стали руки, заныла перенапряженная спина, в глазах уже не два выхлопных пламени от мотора, а много: наверху, сбоку, под планером...

А над поселком Городок ночь стала полосатой. Десятки прожекторов разрезали небо. Аэропоезд, маневрируя, закрутился в разрывах зенитных гранат, пробивая частое сито разноцветных пулевых трасс.

Михаилу казалось, что все пули летят в него, что каждый фиолетово-красный взрыв под его планером. Он сжался в комок и, ослепленный светом прожекторов, ждал удара.

Барабанным боем отстукало по левому крылу.

«Отвалится!»

Но крыло с пятью пробоинами продолжало нести планер, а фактически огромную деревянную бомбу, начиненную шашками тола, ящиками с детонаторами, патронами для бесшумных партизанских винтовок, скрутками бикфордова шнура.

Кончился разноцветный кошмар как-то сразу. Вроде бы прыгнул человек через огонь и спокойно пошел дальше.

Скоро глазками условных костров обозначил себя партизанский аэродром Селявщина.

Темь, места незнакомые, и Михаил, отцепившись от самолета, решил посадить планер сразу же, как только кончится лес и начнется поляна. Не знал пилот, какой сюрприз ждет его после приземления.

Вот он, сюрприз: в свете фары спереди мелькнул черный провал глубокой канавы. Михаил успел вынуть одну ногу из ремня педали и загородить лицо руками.

Очнулся в покареженной кабине. Планер лежал на



спине. Включив ручной фонарик, пилот нашел разлом в стенке кабины и вылез. Встал на ноги и... упал от адской боли в правой ступне. Подумал, что перелом. Разулся, ощупал ступню — она оказалась вывернутой. Перекинув больную ногу через здоровую, обеими руками поставил ступню на место. В изнеможении закрыл глаза.

Подбежали партизаны и в первую очередь попросили закурить. Уже дымя «Северной Пальмой», один из партизан спросил не поднимавшегося с земли пилота:

— Что с тобой, парень?

— Все в норме, — ответил еле слышно Михаил.

— Ну и лады! За дело.

Партизаны собрали выпавшие из разбитого планера шашки тола, боеприпасы, коробки с медикаментами.

Груз был доставлен. В него не попали пуля или осколок при обстреле в воздухе, он не взорвался и при ударе об землю. Михаил поднялся, хромя пошел к костру, возле которого сидели партизаны и ранее прилетевшие планеристы. Здесь он узнал о гибели своего товарища Юферова. Тот при посадке врезался во второй этаж кирпичного здания, стоявшего недалеко от посадочной площадки.

Через месяц на самолете Р-6 пилотов вывезли на Большую землю.

Михаил Ильин сделал еще ряд полетов в район Селявщины с грузами для партизанских бригад Марченко, Охотина и Дубровского.

После третьей для Михаила десантной ночи к народным мстителям прилетели Николай Олоновский, Александр Бурмистров, Аркадий Тумовский, Сергей Распутин и другие ребята.

В этот раз, приземлившись благополучно, Михаил Ильин, уже утром, решил проучить немецких летчиков, которые регулярно в 8 часов прилетали к деревне Селявщина, бомбили, стреляли, гонялись за людьми и скотом.

Попросив у партизан противотанковое ружье и ящик с патронами, Михаил перетащил все это на берег озера. Под крутояром нашел окопчик, рядом с которым стояли деревянные козлы.

Появились самолеты. Михаил быстро зарядил ПТР и, взяв упреждение на скорость стервятника, выстрелил в самолет, нагло снизившийся до 50 метров.

Самолеты сразу поднялись выше.

Попал ли Михаил или фашистские летчики поняли его намерение, и оно им очень не понравилось, только через минуту на стрелка обрушился огонь крупнокалиберных пулеметов. Первая очередь разрывных пуль легла перед Михаилом в виде злых песчаных фонтанчиков. Очередь со второго самолета прошла над головой и ударила по воде озера. Михаил прыгнул в окопчик и, падая на дно, почувствовал хлесткий удар сбоку — пуля с третьей фашистской машины разрезала брючный пояс и сорвала кожу на бедре.

Ночью Михаил пошел на аэродром встречать товарищей.

Сидя около охапок приготовленного к поджогу хвороста, партизаны внимательно слушали темное небо. Вот тишина нарушилась от приглушенного далью звука авиационного двигателя. Тотчас вспыхнули костры.

Через несколько минут над лесом завис яркий круглый огонек. Это планерист включил крыльевую фару. Нашупав землю, он приземлился между кострами.

Обозначились над лесом контуры второго планера. Уже земля искрилась под светом его прожектора, когда раздался взрыв. Задрав носовую часть, безмоторный аппарат рухнул на землю — треск дерева, крики и стон людей.

Партизаны бросились к месту аварии. С ними Михаил. Он искал пилота и нашел его метрах в 20 от разбитого аппарата, туда его выбросило после удара о землю. Это был Николай Олоновский\*.

— Коля, ты жив?! — закричал Михаил. — Дыши, Коля!

Олоновский отозвался не сразу. Оказав первую помощь, партизаны положили его на телегу и отправили в свой госпиталь.

Что же случилось?

Олоновский вез диверсионную группу. Маршрут был зигзагообразным, полет сложным, обстановка на темной земле не совсем ясная. В то время немцы уже применяли ловушки — зажигали похожие костры на лож-

\* Олоновский Николай Владимирович — работает оператором «Мосфильма». Снимал кинокартины «Летят журавли», «Живые и мертвые» и другие. В последнее время известен как оператор-постановщик. Заслуженный деятель искусств РСФСР, лауреат Государственных премий СССР и РСФСР.



ных площадках. Об этом знали десантники. Перед приземлением они приготовились к бою, взвели затворы автоматов, вставили капсюли в гранаты. В момент выравнивания планера у одного из них взорвалась в руках граната. Исход этой случайности трагический: двое убиты, и пилоту осколки попали в голову и руки, и когда его выбрасывало из кабины, порвав плечевые страховочные ремни, деформировался позвоночник.

Олоновский пролежал в госпитале неделю и стал потихоньку ходить. Томила бездеятельность, а быстрого выздоровления партизанские врачи обеспечить не могли. Мишу Ильина беспокоили возможные последствия от травмы позвоночника у товарища. И он предложил Олоновскому улететь на Большую землю.

Кое-как доковыляли до посадочной площадки, где в эту ночь сели два санитарных самолета Р-5.

— Возьми, — попросил Ильин летчика.

— Посадить вас некуда, весь гаргрот забит тяжело ранеными, — ответил тот. — Вот если хотите, ложитесь в кассету из-под бомб.

Планеристы согласились. Олоновский лег на спину, а Ильин встал над ним на четвереньки. Более удобного положения занять было нельзя. Так и летели несколько часов, поглядывая в щелку на темную пропасть внизу. Холодный ветер просквозил их от макушек до пяток, и после посадки понадобилось несколько минут, чтобы заставить окаменевшие тела двигаться.

Об одном из полетов Михаила Ильина в Селявщину планеристы рассказывают с добрым смехом.

Погода в тот день не радовала. С начала маршрута небо встретило аэропоезд отдельными облаками, а дальше его ждала сплошная облачная муть. Летчик-буксировщик, чувствуя жесткие рывки троса, беспокоясь, как бы планерист не оторвался, решил с половины пути вернуться на свой аэродром. Разворот делал осторожно, «блинчиком», то есть с очень маленьким креном. В сложных условиях полета Михаил Ильин поворота не заметил, а радиосвязи не было. Не обратил он внимания и на показания компаса, до него ли, если на то, чтобы удержаться за самолетом, не оторваться, уходят все силы.

Из облаков кое-как выбрались. Вскоре Михаил увидел аэродром и принял его за партизанский: озеро, железная дорога, речка и другие ориентиры до некоторой

степени совпадали, но главное — совпало и время полета.

Михаил отцепился. Сел. Подбежали люди. Он посчитал их партизанами и стал учить, как затащить планер в лес и замаскировать его там.

А они хохочут!

И только внимательно присмотревшись к ним, оглядевшись вокруг, Михаил понял, что приземлился не в тылу врага, а на том аэродроме, с которого взлетал.

Во время завтрака пилоты не переставали подначивать Ильина, а командир полка приказал «за четкое выполнение обязанностей» выдать ему внеочередные ворошиловские сто граммов.

Четвертый боевой полет к партизанам принес Михаилу Ильину новые испытания. Когда аэропоезд подошел к месту отцепки, земля бушевала огнем. Горели хаты, плескались взрывы снарядов и мин, пулевые трассы будто прожигали подсветленный пламенем задымленный лес. На высоте звуков не было слышно, но Ильин понял — идет тяжелый для партизан бой.

Можно было не отцепляться от самолета, возвратиться на базу. Зная инструкцию на такой случай, не подавал условного знака отцепки и экипаж самолета.

Среди мигающих, прыгающих огней Ильин разглядел спокойно светившие, почти угасающие посадочные костры. И... отцепился. В бою партизанам нужны патроны, гранаты, а они у него на борту. Не мог он позволить себе увезти боеприпасы обратно, когда там, на земле, решался вопрос жизни и смерти.

Его планер скользнул по полю, разметав искры. И сразу вместе с партизанами — в бой, неравный и недолгий. Немцы сминали последние заслоны.

— Эй, пилот, прыгай на телегу, отходим! — приказал командир группы Ильину, и, сжимая горячий ППШ, тот прыгнул в повозку.

Группу, человек 50, среди которых оказался и Михаил Ильин, каратели загнали в болото, обложили со всех сторон. Партизаны укрепились там на маленьком островке и стали держать осаду. Боеприпасы были, а вот с питанием туго: на полсотни ртов маленький поросенок и два мешка немолотой ржи. Ни хлеба, ни соли. Правда, были еще лошадь и собака.

В первый день распаривали в котелках рожь и ели ее, сдобренную кусочками свинины.



В следующие трое суток не стало собаки и лошади. Перешли на камыш и лягушек. Всех лягушек на острове перебили за два дня.

Немцы осаду не снимали. Через громкоговорители кричали: «Русс, здавайсь!» Обещали шнапса и сала.

Под покровом темноты партизаны и планеристы перебрались на другой островок. За сутки съели всех лягушек и там.

Ударом по немцам другая партизанская бригада разорвала вражескую осаду на десятый день.

...И вот Селявщинский аэродром снова мягко принял безмоторный аппарат Михаила Ильина. Партизаны разгрузили планер, а пилота отправили на ночлег в деревню Межево, расположенную километрах в 25 от посадочной площадки.

Пока ехали на двуколке, дважды прятались от атак немецкого самолета.

Поместили Михаила в сарае. Там он оказался не один — в углу жил старый одноглазый конюх.

На другой день он показал пилоту кладбище. 38 местных жителей, старых и малых, сожгли в хатах немецкие каратели. Кладбище на высокой горе в тени сиреневых кустов и деревьев. Две братские могилы аккуратно оправлены, свежая земля еще не поросла травой. В изголовье могил стоял высокий белый памятник.

Потрясенный рассказом, Михаил Григорьевич рвался в бой, но командир партизанской бригады коротко отвечал:

— Нет! И сто раз нет!.. Каждому свое дело.

Тогда Михаил нашел себе полезную работу. Как-то наведалься в хату к партизанам. Познакомился с молодыми ребятами. Они ему понравились. Но какой у них был вид! Кудлатые, с неопрятными усами и бородами.

В партизанском районе имелось натуральное хозяйство: хлебозавод, спиртзавод, завод по выделке кож, столовая, мастерские, больница-госпиталь — все, конечно, в миниатюре. А вот парикмахерской не было.

Миша Ильин умел делать многое, в том числе и неплохо стричь. Нашлись ножницы и... десятки желающих постричься.

До самой темноты работал парикмахером Михаил.

Когда освободился, к нему подошла русая девочка лет шести. В широко открытых детских глазах скорбь.

Серое платьице висело на ней, как на худенькой старушке.

— Дядя, а где вы живете? Где ваш дом?

Михаил рассказал ей о своей родине. Разговаривая, они вышли из душевой комнаты на улицу. В ярком свете луны лицо девочки казалось меловым.

— А кто у вас там из родных, дядя?

И об этом поведал Михаил.

— А у меня нет папы и мамы, — прошептала девочка. — Мы одни с братиком остались.

Она, уставясь сухими глазами вдаль, в темь шумевшего бора, рассказала о своей судьбе. Отца ее каратели изрубили саперными лопатами, а мать утопили в кадке с водой.

— Сколько твоему братику лет?

— Одиннадцать, — ответила девочка. — Он у меня хороший... Дядя, возьмите нас к себе. К себе домой, дядя. Пожалуйста.

Не мог отказать девочке Михаил. Он повернулся спиной к луне, чтобы скрыть волнение и мокрую дорожку на щеке.

Девятнадцатилетний парень твердо решил усыновить сирот. Но командир бригады детей не отдал, решительно отверг все доводы Михаила, пояснив, что на днях дети отправляются на Большую землю группой, и партизанам важно, чтобы вся группа жила в одном месте. «Не век же будет война, и мы их найдем. Всех. Это наши дети, — сказал он. — А тебе спасибо, солдат, за добрую душу!»

\* \* \*

Однажды, при встрече однопольчан, к бывшему пилоту-планеристу ВДВ, ныне генерал-лейтенанту Борису Алексеевичу Бредихину, подошел молодой журналист и попросил:

— Познакомьте меня с пилотом десантного планера, сделавшего пятьдесят—шестьдесят боевых вылетов в тыл врага. Я хочу написать о нем очерк.

Бредихин улыбнулся, а потом посуровел.



— Такого планериста вы не найдете на всем белом свете, молодой человек. Планер был рассчитан на один полет, потом, если он оставался цел, его сжигали. Планерист... впрочем, разыщите Михаила Григорьевича Ильина, он, пожалуй, единственный пилот в мире, слетавший на боевом десантном планере в тыл врага... пять раз.

Иной удивится: всего пять полетов за всю войну! Ведь летчики истребители, штурмовики, бомбардировщики — случалось, делали по пять-семь боевых вылетов в сутки!

Несравнимо. Планер был рассчитан только на один полет в тыл врага. Психологически для пилота каждый из таких полетов был «без возврата». Боевой расчет (на то и война!) строился из того, что если один из трех планеристов дойдет до цели и приземлится благополучно — отлично. Тогда он вливался в строй партизан и делил с ними все тяготы до тех пор, пока не понадобится на Большой земле.

«Здравствуй, мама!

Мама, извини меня за то, что я давно вам не писал, так как не было возможности. 12 дней находился в тылу у фашистов со своими ребятами...»

Такое письмо получила с фронта жительница города Ярославля Мария Васильевна Галахова от сына Василия.

Но не все так быстро возвращались из полета, как Василий Галахов, бывало, месяц... три... год воевали планеристы вместе с народными мстителями.

Кроме того, полет в тыл врага, это не просто боевой вылет — полетов с боевым заданием над собственной территорией и у линии фронта планеристы выполняли десятки и сотни, — а «вооруженный визит» с посадкой на землю, контролируемую злобным врагом.

Вот поэтому Михаил Григорьевич Ильин и оказался единственным в мире пилотом, совершившим пять боевых вылетов в тыл врага.

## Глава восьмая ПОМОЩЬ РОДИНЫ

...В бригаде «Железняк»... был отдан приказ: за каждого взятого в плен вражеского солдата награждать автоматом.

И. Ф. Титков

Полеты к партизанам продолжались.

Воздушные поезда появлялись один за другим с интервалом 10—15 минут. Планеры со свистом разрезали воздух и плавно скользили по земле, отворачивая в сторону леса, уступая посадочную полосу следующему. Обработка грузов шла быстро, без всяких задержек.

Последними принимались самолеты. Один из них отрулил слишком далеко в кустарник и попал в колдобину. Пришлось вручную вытягивать его за хвост. Возились с ним долго. Оказывается, он прорезал землю до грунтовых вод, которые были довольно близко от поверхности почвы. Это явилось для партизан полной неожиданностью. Значит, дальше кромки аэродрома загонять самолеты в лесные просеки опасно. Этот самолет поднялся с Бегомльского аэродрома, когда уже начинался рассвет. На нем улетели назад планеристы. Самолет благополучно добрался до своего аэродрома.

Оружие из советского тыла! Люди из отряда боепитания еще и еще раз перекладывали все эти винтовки, автоматы, пулеметы, ПТР, ящики с патронами. На них густая заводская смазка. Даже как-то не верилось, что после стольких душевных мук, терзаний бригада «Железняк» вдруг получит такую большую партию оружия. Еще вчера все это было для партизан мечтой, а сегодня, 19 марта 1943 года, они стали обладателями новейшего оружия Красной Армии. Кто-то из планеристов сверх всяких накладных доставил им две металлические трубы длиной меньше метра. На одном конце трубы было что-то вроде железной лопаты. И тут капитан Титков вспомнил, что в первые дни войны шел разговор о минометах-лопатках. Вот, оказывается, они какие! Внимательно прочитал инструкцию об использовании этого оружия. Потом в учебных целях выпустил одну мину. Такой миномет партизанам вполне подходил. Он легко переносится, прост в обращении. Но было и одно «но»... Из него нельзя вести беглый огонь. После каждого вы-



стрела требовалось уточнение наводки. Лопата не обладала такой устойчивостью, как опорная плита.

Помощь из советского тыла имела и очень важное моральное значение. Самолеты как бы сблизили Малую партизанскую землю с Большой землей. До нее было теперь рукой подать. Они разделялись лишь фронтом. Но ныне через него перекинут воздушный мост. Вот — газеты и журналы. Только вчера они вышли из типографии, а сегодня уже у партизан, в тылу врага. Ведь это же здорово! Даже только из-за одного этого стоило штурмовать Бегомль.

Воздушная операция расширялась день ото дня. Каждую летнюю ночь на аэродроме приземлялись по семьдесят планеров и два-три самолета. Теперь сюда забрасывался груз не только для бригады «Железняк», но и партизанам других районов и областей. Вот далеко не полный список получателей этих грузов бригады: Дубова, Лопатина, Воронянского, «Штурмовая», «Смерть фашизму», имени Кирова, три бригады оршанских партизан, бригады имени Фрунзе, «Старик», имени Калинина, отряды «Большевик» и «За Родину», шесть других отрядов, десяток разведывательно-диверсионных групп.

С каждым днем в районе дислокации бригады «Железняк» гостей становится все больше. Приезжали командиры и комиссары отрядов и бригад из других областей: Ф. Ш. Марков, М. Г. Мурмулев и десятки других партизанских командиров.

В Бегомль по воздушному мосту начали прибывать и представители из высших органов.

В апреле 1943 года воздушная операция уже распространилась на многие районы. Пока все шло хорошо. Малиновского от партизан отзывали. На его место вот-вот должен был прилететь мастер планеризма гвардии старший лейтенант Выгонов...

Командир склонился над картой. Карандаш медленно прошел по бумаге, оставив за собой тонкую красную черту.

— Это ваш путь, — сказал он Выгонову. — Вы пересечете линию фронта на буксире за самолетом и совершите посадку в районе расположения партизанской бригады «Железняк». Останетесь там и будете принимать планеры с боеприпасами и вооружением.

— Когда вылет?

— Как только позволит погода. Помните, что от вашего успеха зависит многое. Гитлеровцы намерены предпринять наступление против партизанского края с центром в местечке Бегомль. Бегомль — источник снабжения всех партизанских бригад Белоруссии оружием и боеприпасами. Необходимо во что бы то ни стало удержать его в наших руках. Мы пока не располагаем в тех местах другими аэродромами, приспособленными для посадки транспортных самолетов. Выброска материалов на парашютах не всегда успешна: часть грузов приходит в негодность или пропадает. Кроме того, не всякий груз можно спустить на парашюте. Единственное надежное средство снабжения партизан — планеры.

Этот разговор произошел в конце апреля 1943 года на одном из полевых аэродромов. К тому времени у В. Выгонова за плечами был уже изрядный опыт полетов на планерах различных конструкций, однако летать в тыл врага, совершать посадки на ограниченные и незнакомые площадки в полной темноте и без специальных посадочных приспособлений ему не приходилось. Тем не менее он был уверен, что задание выполнит. Когда он передал приказ командира полка планеристам своего отряда, они воодушевились:

— Наконец-то настоящее дело!

Но вылететь на другой день им не пришлось. Густые облака низко нависли над аэродромом. Моросил мелкий дождь. Синоптик на все вопросы только отрицательно качал головой. Туман. Высота 150 метров.

Только 2 мая легкий ветерок разорвал пелену тумана. В облаках появились просветы. К вечеру небо очистилось полностью. Пилоты еще раз сверили условные сигналы, договорились с летчиками о высоте полета и, пожав руки друзьям, разошлись по своим планерам. Ровно в 21 час 30 минут старт взмахнул флажком. Первый самолет тронулся с места, увлекая за собой тяжело нагруженный планер, который пилотировал Выгонов. Еще несколько секунд — и он оторвался от земли.

Летят. Знакомый аэродром, друзья — все позади. Перед ними тревожно сгущающийся с каждой секундой мрак ночи. Впереди — линия фронта. Выгонова сопровождает техник по планерам Александр Поначевный, которому предстоит взять на себя заботу о материальной части планеров в партизанском крае. Буксирующий самолет почти теряется во мраке, и только по вспышкам из



выхлопных патрубков Выгонову удастся сохранять полет планера строго в хвосте самолета.

В таком ответственном полете малейшая небрежность или неточность грозит катастрофой. Ошибись штурман в расчете — и цель потеряна. Измени летчик резко скорость самолета — и буксирный трос лопнет.

Особенно трудно при выполнении этой опасной задачи планеристам. Полет на буксире в темноте требует большого мастерства, выдержки, хладнокровия: ведь обрыв буксирного троса мог бы поставить пилота-планериста в очень тяжелое положение, заставить его произвести посадку в расположении врага.

Линия фронта приближалась. Внизу, справа и слева, появились многочисленные зарева пожаров. Это горят подожженные гитлеровцами деревни. Выгонов смотрит на часы. Уже совсем скоро...

С тревогой он вглядывается в темноте, ожидая условного сигнала с самолета. Перелет линии фронта является одним из наиболее опасных моментов. Кончалась Большая земля. Сейчас они пойдут над территорией, занятой противником. Три коротких мигания карманного фонаря с борта самолета-буксировщика подтвердили правильность расчета. Теперь под ними уже враг. Продолжается полет в полной темноте. Когда линия фронта осталась далеко позади, внизу стали проявляться сигнальные огни. Они изображали то крест, то треугольник, то букву «Т». Кто зажег эти костры? Свои или гитлеровцы? Сумеет ли штурман выйти на цель?

Внезапно откуда-то снизу взлетели голубые цепочки огней. Трасса пулеметной очереди прошла над планером. Обшивка задрожала от десятка одновременных толчков. Затем все стихло. Выгонов пошевелил руками и ногами, попробовал рули. Как будто и он и машина целы. Сзади послышался голос Поначевного:

— Жив?

— Жив. Все в порядке. (Позже на планере обнаружили десятки пробоин.)

Самолет-буксировщик, очевидно, не пострадал от обстрела. Полет продолжался. Нетерпение начало овладевать Выгоновым. Когда же, наконец, цель? Судя по времени, она уже должна быть под ними. Однако, как на зло, он теперь не различал никаких сигнальных огней. Густая тьма окутывала небо и землю. Стрелка высотомера поползла вниз. 1000... 800... 400 метров. Самолет

шел на снижение. Теперь Выгонов отчетливо видел четыре костра, расположенные в одну линию. Это условный сигнал. Они у цели...

Бурлила жизнь на Бегомльском аэродроме. ЦК Компартии Белоруссии, ЦШПД и БШПД делали все возможное, чтобы побольше переправить народным мстителям оружия, боеприпасов, медикаментов и взрывчатки, вывезти на Большую землю раненых и больных.

Но вот в один из таких дней, когда ничто не предвещало опасности, над Бегомлем закружил вражеский самолет «Фокке-Вульф-189», или, как его называли, «рама». Из леса, что начинался сразу за аэродромом, кто-то дал две ракеты. Они описали дугу и повисли над самым посадочным полем. «Рама» сейчас же метнулась туда. Партизаны бросились прочесывать лес. Они нашли пустые гильзы от ракет, следы... Но сами ракетчики словно сквозь землю провалились. Правда, уже перед деревней Бояры видели парнишку и девушку с корзинками в руках, но никто не обратил на них внимания. Ночью над аэродромом вновь взвились ракеты, и тут же прилетели ночные бомбардировщики, хотя их удар пришелся по ложным посадочным площадкам.

С этого дня, каждую ночь, как только начинали садиться самолеты и планеры, из леса, то с одной, то с другой стороны аэродрома взлетали ракеты. Три отряда партизан бросили на прочесывание леса, и все напрасно. Только снова попадались на глаза паренек и девушка. Они в конце концов навели на диверсантов.

Изба, где обосновались диверсанты, стояла на отшибе, близ леса. Взять их живыми не удалось...

Позже в руки народных мстителей попал еще один лазутчик. Это был матерый враг, прошедший специальную подготовку в Минске. Как и многие предатели, он оказался нестойким, рассказал работникам штаба бригады много важного. По его словам, гитлеровцы никак не могут обнаружить аэродром. Они показывали ему фотоснимки окрестностей Бегомля и недоумевали, где мог находиться аэродром, если вплотную к поселку подступал лес. Значит, маскировка была отличной. С наступлением дня на аэродроме, благодаря усилиям команды Веденкова, вырастал сплошной лес.

От лазутчиков же партизаны узнали, какая операция готовилась против них. Создавался настоящий карательный фронт. Сюда стягивались отборные головорезы.



Бегомльский аэродром продолжал действовать. Советские летчики и планеристы блестяще справлялись со своими обязанностями. Труднее всего приходилось тем из них, кто прилетал на аэродром уже в ходе вражеской карательной операции. Только за один день наступления гитлеровцев (в начале мая 1943 года) авиация противника совершила на Бегомль несколько массированных налетов. Пикировщики прилетали бомбить поселок большими группами. Но партизанский аэродром все еще работал с полной нагрузкой. Лес кругом был забит планерами. Их собирались отбуксировать в советский тыл, но теперь было поздно. К тому же многие из них нуждались в ремонте.

Обстановка в партизанской зоне становилась все более напряженной. В небе днем и ночью барражировали вражеские машины. Теперь была определенная опасность для советских самолетов, которые приземлялись на аэродроме. Но планеры садились все время. Раньше планеристы последним самолетом улетали на Большую землю, чтобы в следующую ночь привести сюда новый планер с оружием. Сейчас они не могли улететь. А ребята никак не хотели сидеть без дела, желали побывать на партизанской передовой, где уже становилось жарко. Командир бригады не разрешал им участвовать в боях. Ведь за ними вот-вот мог прилететь самолет. Однако они сами ушли в 1-й отряд, когда там началась схватка с врагом. Среди них находились Поначевный, Селезнев, Куров, Степанов, Шадрин, Понов, Стрельников, Кириченко, Сушили, Комиссаров и много других.

«Планеристы с каким-то особым азартом шли в бой, один перед другим старались отличиться. Сколько трудов стоило вывести их из боя! На пути в Бегомль они примкнули к 3-му отряду и там втянулись в перестрелку», — пишет капитан Титков.

В первых числах мая карательная операция фашистов была в полном разгаре...

...Выгонов отцепился от самолета и пошел на посадку. Из предосторожности решил не включать фару. Выполнив четырехугольный маршрут, как полагается по всем наставлениям, посадил планер вдоль линии костров.

Следом за ним шел на посадку другой планер.

Плавным нажимом на педаль Выгонов повернул свою машину в сторону от костров. Навигационные огни мелькнули перед глазами Выгонова. Подпрыгивая на

кочках, другой планер прошел мимо костров и остановился.

— Ну, наконец дома! — слышался задорный голос старшего сержанта Селезнева.

Планеры приземлялись один за другим. В это время вблизи раздались оглушительные взрывы. «По-видимому, немецкий самолет обнаружил место посадки и стал бомбить площадку», — подумал Выгонов.

Из леса выбежало несколько человек. Они быстро загасили костры. Стало совсем темно. Самолеты-буксировщики улетели, и в наступившей тишине Выгонов различил гул мотора немецкого самолета, идущего на большой высоте. Недалеко от планера слышались голоса. С автоматом в руках, в сопровождении одного пилота-планериста Выгонов пошел в ту сторону, где были люди. Внезапно раздался резкий окрик:

— Стой! Кто идет?!

Из-за деревьев появились люди с винтовками и автоматами, готовыми к бою.

Планеры были разгружены в течение 15 минут. Откуда-то появились телеги, на которые партизаны уложили привезенные грузы. Когда все планеры были хорошо замаскированы, комендант аэродрома сказал:

— Ну, а теперь отдыхать...

На следующий же день после планерного десантирования группы Выгонова фашистская авиация начала планомерную обработку района. Сначала в воздухе появился двухфюзеляжный самолет «Фокке-Вульф-189». Он долго кружил над городком, словно высматривал что-то с большой высоты.

В середине дня прилетело более 40 немецких бомбардировщиков. Сотни зажигательных бомб обрушились на Бегомль. Деревянные дома запылали. Огонь перекидывался с одной улицы на другую.

От страшного жара лопались стекла в домах. Планеристы вместе с партизанами бросались в горящие здания, спасая детей и имущество жителей.

Днем «юнкеры» и «хейнкели» бомбили аэродром. А ночью продолжали прибывать планеры с Большой земли. Выгонов принимал их со всеми предосторожностями. Все планеры приземлились удачно, несмотря на то, что земля была изрыта немецкими бомбами.

Требовалось подыскать новую посадочную площадку. Однако сделать это было не так-то просто. После про-



должительных поисков, объездив вместе с командиром бригады всю территорию, которую занимали партизаны, остановились на небольшой поляне в двух километрах от деревни Березневка. Нельзя сказать, что этот выбор полностью удовлетворил Выгонова, так как площадка имела не более 600 метров длины и 200 метров ширины. Строевой лес подступал к ней сплошной стеной. Крупные валуны и кустарники делали площадку совершенно непригодной для посадки планеров. Но это было лучшее, что нашли среди сплошных лесов и болот.

Под руководством Выгонова планеристы и колхозники из близлежащих деревень приступили к выравниванию и очистке площадки. За трое суток аэродром был готов, а на четвертые Выгонов уже принимал здесь планеры с грузом.

Двадцать четыре дня провел Выгонов с партизанами бригады «Железняк». За это время они приняли более сотни планеров и несколько самолетов, вывозивших планеристов обратно на Большую землю.

24 мая ночью над аэродромом слышался гул моторов. Самолет, покружившись над кострами, сел.

Из кабины вышел старший лейтенант Плеханов.

— Я за тобой, Выгонов. Генерал приказал привезти тебя, — сказал он, пожимая планеристу руку. — Там ждет новое задание.

Когда самолет после взлета набрал высоту, Выгонов увидел далеко внизу четыре огонька, вытянувшиеся в линию. Это был тот самый сигнал, на который шли планеристы, привозившие оружие белорусским партизанам.

Самолет шел на восток. Навстречу ему, параллельным курсом, летели аэропоезда. Подвозка оружия народным мстителям продолжалась.

Долго поставлять оружие на запасную площадку тоже не удалось. Последний самолет, который партизаны приняли здесь, привели летчик Плеханов и штурман Радеев. Они сели уже под огнем противника. Но и этот перерыв был временным. После блокады аэродром снова действовал.

Партизаны бригады «Железняк» были благодарны советским летчикам и планеристам авиасоединений генералов Щербакова и Преснякова, проложившим воздушный мост к Бегомлю.

Бегомльский воздушный мост не был единственным в Белоруссии в 1943 году. Когда в распоряжение цент-

ральных органов партизанского движения выделили транспортную авиацию и много военных материалов, воздушная связь с народными мстителями стала более устойчивой.

Но Бегомльский аэродром был одним из первых, через который в 1943 году доставлялись партизанам оружие, другие материалы в таком большом количестве. Он стал впоследствии Центральным и полетами на нем руководил Григорий Степанович Малиновский.

## Глава девятая

### НАЧАЛЬНИК ПАРТИЗАНСКОГО АЭРОДРОМА

Малиновский был человеком отважным, смекалистым, верным слову и необычно работоспособным. С ним всегда было легко и спокойно работать даже в самых опасных условиях.

Б. Комиссаров

Вот как Григорий Степанович Малиновский рассказывает об одном из своих полетов:

«Для перелета была выбрана темная, безлунная ночь, зябкая и тревожная. В такую погоду зенитчики врага — мы это хорошо изучили — не проявляли особой активности. Взлетев на буксире за самолетами СБ с прифронтового аэродрома, большая группа планеров ушла на запад, в глубь еще не освобожденных от врага районов Белоруссии.

При переходе линии фронта затаившаяся где-то среди болот немецкая батарея автоматических зенитных пушек выдала нам вслед изрядную порцию огненных трасс, каждая из которых могла превратить наши беззащитные планеры в пыль. Но трассы прошли мимо — немцы стреляли «по звуку», не подозревая о нашем присутствии в небе. Планеры, буксируемые самолетами, спокойно продолжали путь.

Прошло более двух часов.

И вот прямо перед нами в кромешной тьме вдруг вспыхнули костры — пять в линию, два под прямым углом справа. Наш аэродром! Партизанский!

Тяну рычаг отцепки. Самолет-буксировщик, круто набирая высоту, уходит в сторону, а мы в наступившей вдруг тишине зависаем над территорией, занятой врагом,



в четырехстах километрах от линии фронта. Неожиданно на краю площадки под нами возникают столбы пламени, а через несколько мгновений планер вздрагивает от удара воздушной волны — это патрулирующие в воздухе немецкие самолеты бомбят партизанский аэродром, чтобы сорвать нашу операцию.

Ночная посадка, да еще на незнакомую, плохо подготовленную площадку — дело не из простых. Недаром говорят, что в таких полетах пилот-планерист, так же как минер, ошибается только один раз в жизни! И если многое зависит от умения пилота, то не меньше — от машины: ее управляемости, маневренности, от того, под каким углом и с какой скоростью подходит она к земле, как ведет себя на посадке.

Вот уже видны в отблесках костров человеческие фигурки, потеря высоты становится более ощутимой. Последний разворот — точно по полосе. Мои пассажиры — девять молодых бойцов-партизан — затягивают песню. Приехали!

Включаю посадочную фару. Колеса мягко касаются земли. Вокруг меня уверенно и точно садятся другие планеры. Задание выполнено!»

К лету 1942 года в Литве действовало 12 партизанских отрядов и 24 отдельные группы, объединявшие около 1500 человек. Создалась необходимость организации целенаправленной партийной работы в подполье.

С этой целью на временно оккупированную территорию Литвы решили послать партийных и комсомольских активистов для создания подпольных организаций и новых партизанских отрядов.

Группы перебрасывались с аэродрома Старая Торопа на планерах. Звено планеров из трех А-7 повел в ночь Григорий Малиновский.

История Великой Отечественной войны сохранила неисчислимое множество страниц мужества и героизма, проявленных советскими людьми. И каждая из них неповторима. Вот почему литовские кинематографисты решили рассказать о том рейсе в фильме «Полет в ночь».

Удачное приземление ведущего планера, в котором находился член правительства Советской Литвы М. Ю. Шамаускас, ободрило. Однако летевший следом за ним «воздушный извозчик» погиб. Третий почти коснулся земли, но неожиданно под фюзеляжем вырос огромный замшелый валун...

Экран показывает фотографии планера, место, откуда он взлетел на тросе бомбардировщика, огромный камень, которым закончился этот полет в ночь, в неизвестность. С экрана говорят литовские активисты, все они тогда уцелели и перебрались в Рудниковскую пущу, почти под самый Вильнюс\*.

Григорий Степанович Малиновский находился в тылу у врага целый год. Он вместе с С. Анохиным «открыл» знаменитый Бегомльский аэродром, приняв на нем первые группы десантных планеров и самолетов. Когда Бегомльское поле разбомбили фашисты и для авиации оно стало непригодным, Малиновский перебрался в Полоцко-Лепельскую зону, где с партизанами бригады Героя Советского Союза Федора Фомича Дубровского начал строительство нового Центрального партизанского аэродрома. Сооружение этого аэродрома превратилось в народную стройку. Работали не только партизаны, но и все трудоспособное население близлежащих районов. Чтобы не привлекать внимание немецкой авиаразведки, применили метод, напоминающий тактику игры в хоккей с шайбой. На площадке находилось минимум людей, которые работали с максимальной отдачей энергии. Остальные маскировались на опушке леса, отдыхали и готовили все необходимое для выхода очередной смены.

Несмотря на трудности, юмор и шутка были постоянными спутниками неунывающих планеристов. Даже в тылу врага у них завелось любимое животное — мерин Васька, или, как его называли, «еле ходячий анекдот».

Постоянный помощник Малиновского Борис Комиссаров нашел Ваську в лесу, ночью, и приспособил под личный транспорт, без которого планеристам — строителям аэродрома приходилось туго.

Но Васька поначалу служил плохо. Не конь, а скелет, обтянутый кожей. Как только его останавливали, он закрывал глаза, нижняя губа отвисала. Ни дать ни взять — конь деда Щукаря, лишь с той разницей, что его никто не надувал, и он не падал, а с какой-то обреченностью таскал свою грабарку. Борису Комиссарову предлагали Ваську бросить, пристрелить, но тот не соглашался и повел свой «анекдот» на консультацию к

\* Коганов Ю. Экипаж партизанского планера. — Правда, 1976, 9 января.



65-летнему деду Пилипу в деревню Гуты. Дед заглянул коню в рот, осмотрел копыта и авторитетно заявил:

— Мерину годков четыре—пять, не больше. Как ты его кормишь, сынок?

— По партизанской норме, дедушка.

— А работать заставляешь тоже по ентотой норме?

— Куда же денешься.

— А ты попробуй дать ему отдохнуть малость и корми вволю. Голодуха и непосильная тягость — его болезни.

Неделю отгуливал Ваську Комиссаров, доставал ему сенца пахучего, чистил, купал, рассказывал ему на ухо веселые анекдоты, на которые был большой мастер. И у Васьки вдруг прорезался отменный аппетит. Не один раз он обжирался до такой степени, что нельзя было запрячь: не сходились оглобли, так его раздувало, бедного.

Меньше чем за месяц конь преобразился. Шерсть, некогда висящая клочьями, стала гладкой, блестящей. Заплыли жирком ребра. В глазах появился злой огонек, он норовил укунить или ударить копытом каждого, кроме своего покровителя. А ел как! Не было травы или сена — обдирали кору с деревьев, с пиленых чурбаков.

— Борис, наруби ему дров помельче, пусть жрет! — шутили партизаны.

Дедушка Пилип, вздыхая, говорил:

— С таким конем в лихую годину не пропадешь, уж больно едуч.

И Васька не раз выручал планеристов. Он не обращал внимания на взрывы бомб, презрительно махал хвостом на исходящие в истошном пикирующем вое бомбардировщики, не боялся огня, легко преодолевал болотные трясины, корчевал пни, таскал с площадок огромные валуны, но все это делал, если его ласково попросит, погладит Комиссаров.

Работа по строительству аэродрома продвигалась быстро. Потребовалось меньше месяца, чтобы болотистый луг превратился в полосу шириной около 200 м и длиной более 800 метров с твердым покрытием и хорошими подходами.

Григорий Малиновский, Борис Комиссаров, Александр Поначевный, Юрий Колесов, Александр Синицын и другие планеристы много сделали для успешного приема самолетов и планеров в белорусских лесах. Надеюсь, что технику удастся вывезти с посадочных площадок,

они под руководством Малиновского собирали планеры из разных частей разбитых аппаратов и прятали их в лесу. В конце мая 1943 года немцы засекли скопление крылатых машин. Пришли Ю-88, облили лесную опушку какой-то жидкостью и бросили зажигалки. Лес запылал. Стали гореть и планеры. Большинство аппаратов спасли, затем снова замаскировали в лесу, теперь уже горелом. Но каратели подступали вплотную. По приказу Малиновского планеры разрушили, приборы, аккумуляторы разбили и побросали в колодец.

Партизаны отступали. Планеристы, а с ними кинорежиссер Иосиф Вейнерович и кинооператор Мария Сухова (всего 17 человек) во главе с Малиновским и партизанским командиром Рудовым покинули атакуемую зону последними. Небольшой обоз из семи лошадей, запряженных в грабарки, повел знаменитый обжора мерин Васька.

Немало опасных приключений пережила группа Малиновского — Рудова, пока оторвалась от наступающих на пятки карателей и добралась до острова в непроходимом болоте, где соединилась с партизанским отрядом Уминского и продолжила борьбу.

Пройдет много лет, в марте 1973 года появится на экранах страны документальный фильм «Баллада о мужестве и любви», и в нем будут кинокадры и из этого маленького похода, заснятые отважной женщиной-оператором Марией Суховой. В этом походе она чуть не погибла от пуль атакующего «юнкерса». Потом улетела на Большую землю. И снова вернулась, выпрыгнув с парашютом в Ушанскую зону. В одном из боев, когда в руках у Маши вместо винтовки был киноаппарат, вражеская мина разорвалась у ее ног. Осколками были пробиты и последние отснятые Марией киноленты...

С наступлением зимы планеристы и партизаны оборудовали другой аэродром на большом озере вблизи Ушанского льнозавода, где располагался штаб партизанской бригады Героя Советского Союза Владимира Елисеевича Лобанка. Этот аэродром действовал до весны 1944 года. Снега на льду было мало, и на него успешно приземлялись планеры, тяжелые самолеты на колесах и легкие — на лыжах. У партизан сохранялась регулярная связь с Большой землей. Самолеты У-2 и Р-5 прилетали не реже двух раз в неделю строго по расписанию и даже днем.



На них вывозились раненые партизаны, дети и пилоты десантных планеров.

В бесперебойной и надежной работе аэродромов была большая заслуга Григория Малиновского и Бориса Григорьевича Комиссарова.

Григорий Степанович вместе с белорусскими партизанами воевал, делил тяготы их жизни и очень много... рисовал, ведь он стал живописцем еще в далекие 30-е годы в знаменитом ВХУТЕМАСе, и его работы отметил Максим Горький. Партизан-художник-разведчик делал вылазки к аэродромам противника, составлял кроки гитлеровских авиабаз, зарисовывал расположение бензоскладов, стоянок, мастерских, систему обороны и даже новые, появляющиеся у немцев типы самолетов. Все эти данные партизаны использовали для дерзких набегов, многие сведения передавали по радио в Москву.

Вообще, художники у партизан пользовались особым вниманием, уважением. Они ведь не только ходили в разведку с карандашом и бумагой в планшете, но рисовали листовки, плакаты, портреты партизан, картины боев, руины разрушенных деревень.

«Листовки, предназначенные для разложения гитлеровской армии, забрасывали к немцам оригинальным способом. Изготовили необычный по конструкции змей, выпускали его ночью с подветренной стороны фашистского гарнизона, и поднятые им листовки-плакаты летели по ветру в расположение врага. Утром фашисты удивлялись их появлению. И уже само необъяснимое появление листовок наводило на врага страх», — пишет в воспоминаниях Герой Советского Союза В. Е. Лобанок\*.

Картины партизанских художников являлись не только произведением искусства, но и документом. Приказом по бригаде была организована даже партизанская картинная галерея.

Многие картины и рисунки дошли до наших дней. В том числе работы Григория Малиновского, такие, например, как картина «Планеры А-7 прилетели на партизанский аэродром» и фотография рисунка 1943 года «Г-11 на старте перед взлетом».

Недалеко от партизанского отряда инженер-конструктор Малиновский нашел в лесу сбитый самолет, партизаны приволокли его в свое расположение на ло-

шадях. Малиновский восстановил аппарат, и сам же первый облетал его. С этого самолета началась собственная партизанская авиация, а летчик Малиновский был назначен начальником партизанского аэродрома.

По возвращении на Большую землю он был награжден орденом Красного Знамени и высшим орденом страны — орденом Ленина.

## Глава десятая

### ИЗ ФРОНТОВЫХ ЗАПИСЕЙ ПОЛКОВНИКА САМОРОВА

Перечитывая заметки военных лет, я остановился на коротких записках апреля-мая 1943 года.

С. Саморов

Начальник оперативного отдела штаба 2-го ОАПП вел записи в дневнике боевых действий:

«Из штаба партизанского соединения сообщили, что в районе Бегомля и Селявщины создалось для партизан тяжелое положение. Посадочные площадки и районы, занятые партизанами, подвергаются сильному обстрелу артиллерии и минометов. Посланные на разведку самолеты подтвердили, что там идут ожесточенные бои партизан с превосходящими силами противника. Летчикам и планеристам было известно, что в этих районах сосредоточены не только боевые силы партизан, там находилось все мирное население — старики и дети, больные и раненые. Естественно, что никакая сила не могла удерживать наших храбрецов. За две ночи 4 и 5 мая на 39 планерах были доставлены партизанам оружие и боеприпасы. Бегомль остался партизанским.

В одном из вылетов планерист младший лейтенант Селезнев на планере А-7 должен был доставить партизан в отряд, которым командовал товарищ Степанов. На маршруте планерный поезд атаковал немецкий ночной истребитель. Трос был перебит, и планер остался без буксировщика над территорией, занятой противником. Младший лейтенант Селезнев умело посадил планер и доставил народных мстителей в партизанскую бригаду.

\* Лобанок В. Е. Прорыв. — Правда, 1975, 24 марта.



Каким мастерством, какой настойчивостью, стремлением выполнить задачу до конца нужно было обладать, находясь на планере в ночной бездне над территорией противника! Это поистине героизм.

О напряженности полетов планеров в партизанский край можно судить на примере одной ночи — 23 мая 1943 года. В ту ночь было отбуксировано 18 планеров. На них перебросили 119 народных мстителей и 2100 килограммов груза. Для подрывных команд Калининского фронта было доставлено до тонны взрывчатых веществ. К литовским партизанам было заброшено 32 человека и 400 килограммов груза. Из тыла... в ту же ночь было вывезено 26 планеристов. Замечу, что эти планеристы в следующую ночь опять отправились на планерах к партизанам с грузом оружия, боеприпасов, медикаментов.

Смертью героя в одном из полетов погиб планерист Мороз. За линией фронта на воздушный эшелон напал ночной вражеский истребитель. Первые же трассы пуль прошли планер. Но не ушел от возмездия фашистский стервятник. Стрелок-радист самолета сбил его.

Самоотверженный поступок совершил планерист тов. Суздаев. Во время ночного полета в тыл противника он попал в сложную метеорологическую обстановку. Планер был отцеплен от самолета-буксировщика. Об исходе посадки командованию ничего не было известно. И как же обрадовались в части, когда узнали, что Суздаев на железнодорожной платформе привез неповрежденный планер.

Как выяснилось, после отцепки от самолета планерист развернулся, взял курс на восток, умело совершил посадку в лесистой местности, занятой нашими войсками, спас летевших с ним партизан.

В тылу врага многие селения и даже целые районы Белоруссии находились под надежной защитой партизан. Там не прекращали своей деятельности органы Советской власти. Помнится, партизаны решили издавать свою газету, листовки, информировать трудящихся о действиях Красной Армии, о жизни в родной стране. С этой целью они попросили нас привезти типографию. Их желание было осуществлено: планеристы доставили на аэродром Бегомль печатные машины и другое оборудование.

Полученные партизанами типографии в короткое время были использованы для выпуска газеты и листовок.

Второй планерной операции предшествовала тщательная подготовка летного состава и материальной части. Был проанализирован и учтен опыт предыдущих полетов в тыл врага, в значительной мере переработана методика, улучшено спецоборудование планеров и самолетов-буксировщиков. В 1-м и 2-м авиапланерных полках ВДВ КА подготовлено к выполнению боевых заданий в сложных условиях дополнительно около 300 пилотов-планеристов и примерно такое же количество закончило учебу в СВАПШ.

Оформлены наградные документы на летчиков-буксировщиков Н. Преснякова, З. Медведева, А. Сугрина, А. Кузнецова, В. Пипа, Н. Колобова, Ю. Желютова...

Из 86 планеров, отбуксированных в тыл врага, ни один не имел вынужденных отцепок по вине буксировщиков.

На самолете Р-5 привезли двух пленных немцев из Бегомля. Везли их на У-2 в люльках под крыльями. Втолкнули их туда силой. Они не желали лезть в подвесные кабинки, страшась, что их в воздухе отцепят, сбросят на землю.

В Старую Торопу прилетело несколько планеров из тыла (советского. — В. К.). Длительный полет при ужасной болтанке основательно вымотал экипажи. Пилот планера старший сержант Комиссаров обкусал себе губы, а летчик-буксировщик Панасенко пассатижами издрал в кровь бедро, чтобы не заснуть в полете от усталости.

Даже не притронувшись к пище, летчики и планеристы легли спать. В это время на аэродроме приземлился самолет генерала Щербакова. Командующий приказал разбудить экипажи. Обратился к ним с речью: «...для выполнения очень ответственного и срочного задания нужны люди — экипаж самолета и один пилот планера. Приказывать вам после такого полета не могу. Нужны только добровольцы, те, кто чувствует себя физически лучше других».

Добровольцев оказалось много. Определил всех пилот-планерист Мухамед Галиев. На нем командующий и остановил свой выбор.

Галиев освежился холодной водой, съел почти весь ИЗ продуктов, куда входили галеты и шоколад с примесью возбуждающего вещества.

Это был первый и последний полет Галиева в тыл



врага. Благополучно долетев до Бегомля, при заходе на посадку он на четвертом развороте свалился в штопор и погиб. Но задание было выполнено. Ценный груз доставлен по назначению и в срок.

Получено сообщение: планеристу старшему сержанту Б. Комиссарову и механику П. Поначевному сдались в плен 60 солдат РОА. Пленные власовцы доставлены авиаторами в партизанский штаб. Произошло это в деревне Жары.

Из информбюллетеня:

«...В США налажено массовое строительство десантных планеров типа «Вако СС-4». Одновременно с накоплением планеров идет усиленная подготовка пилотов-планеристов, переоборудование транспортных и боевых самолетов для целей буксировки и создание специальных планерных частей и соединений...»

Долетев благополучно до партизанского аэродрома, старший сержант Шуткин совершенно точно вышел на посадочные костры, но в последний момент обнаружил, что ветер попутный. Посадочные знаки были выложены неправильно!

Тяжелый планер на небольшой высоте промчался мимо костров и с огромной силой ударился в сосны, окружавшие временную площадку. Шуткин скончался от травмы.

При расследовании оказалось, что партизанская аэродромная команда при разбивке старта руководствовалась старым осовавиахимовским плакатом, в котором какое-то провинциальное издательство допустило грубую ошибку. И это стоило жизни хорошему пилоту-планеристу, любимцу 2-й эскадрильи 1-го полка.

При расследовании обнаружилось также, что партизанские аэродромные команды в большинстве случаев не имеют должной квалификации и состоят главным образом из подростков и не полноценных бойцов.

Нужно срочно переучивать личный состав, работающий на посадочных площадках, подчинив его единому командованию.

Из информбюллетеня:

«...При нападении на СССР немцы систематически применяли планеры «Готта» для переброски по воздуху

боевых грузов и специально подготовленных десантников для усиления групп прорыва и быстрой помощи своим ударным подразделениям, попавшим в критические ситуации. Большое количество этих планеров было захвачено нашими войсками под Сталинградом, среди них оказались не только десантные машины, но и специальные планеры, оборудованные как хирургические кабинеты, ремонтные мастерские, радиостанции и т. д. ...»

Обслуживаются:

Район озер Лиско, Белое с запасной площадкой Ровное поле — партизанская бригада т. Захарова.

Район Селявщины — бригада т. Охотина.

Деревня Заборье — бригада т. Марченко.

Озеро Восмат (восточнее оз. Свино) — бригада т. Фалалеева.

Районный центр Бегомль — бригада «Железняк». В районе имеется бывший оперативный аэродром АДД КА.

Р. п. Рыбаки — бригада т. Карпича.

В районах действия партизан немецкие захватчики зверски расправляются с населением, поддерживающим партизан. Только в одном Освейском районе разграблено и сожжено более 140 населенных пунктов, расстреляны и замучены многие сотни мирных жителей, в том числе старики, женщины, дети. Все оставшееся в живых население бежало к партизанам, искало их защиты и поддержки. Немцы двинули против партизан кроме карательных эсэсовских частей также литовцев, украинцев, донских казаков и татар, продавшихся врагу. Причем именно с помощью этих предателей и власовцев немцы стали окружать и прочесывать леса, куда ранее не заходили.

Приказано: вместе с авиаполками ГВФ нашим летчикам-буксировщикам принять участие в операции «Дети» — вывоз партизанских детей из зон Невеля, Освея, Полоцка, Городочи, Витебска и других пунктов, где действуют партизаны и куда летают наши аэропоезда.

У пилота-планериста Ивана Пещерева при посадке на партизанской площадке близ деревни Поповичи в фюзеляже планера взорвалась магнитная мина. Пещереву осколком перебило сухожилие голеностопного сустава.







СМЕРТЬ НЕМЕЦКИМ ОКУПАНТАМ!

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНЫХ ВОЙСК КРАСНОЙ АРМИИ  
АВИАЦИОННО-ПЛАНЕРНАЯ ШКОЛА

# АТТЕСТАТ

Выдан пилоту-планеристу *Синицыну Александру Степановичу*  
в том, что он закончил полный курс летной и теоретической подготовки в Авиационно-Планерной школе Воздушно-Десантных войск Красной Армии

В 1941 году *августа* месяца

ИМЕЕТ ОЦЕНКИ ПО ДИСЦИПЛИНАМ

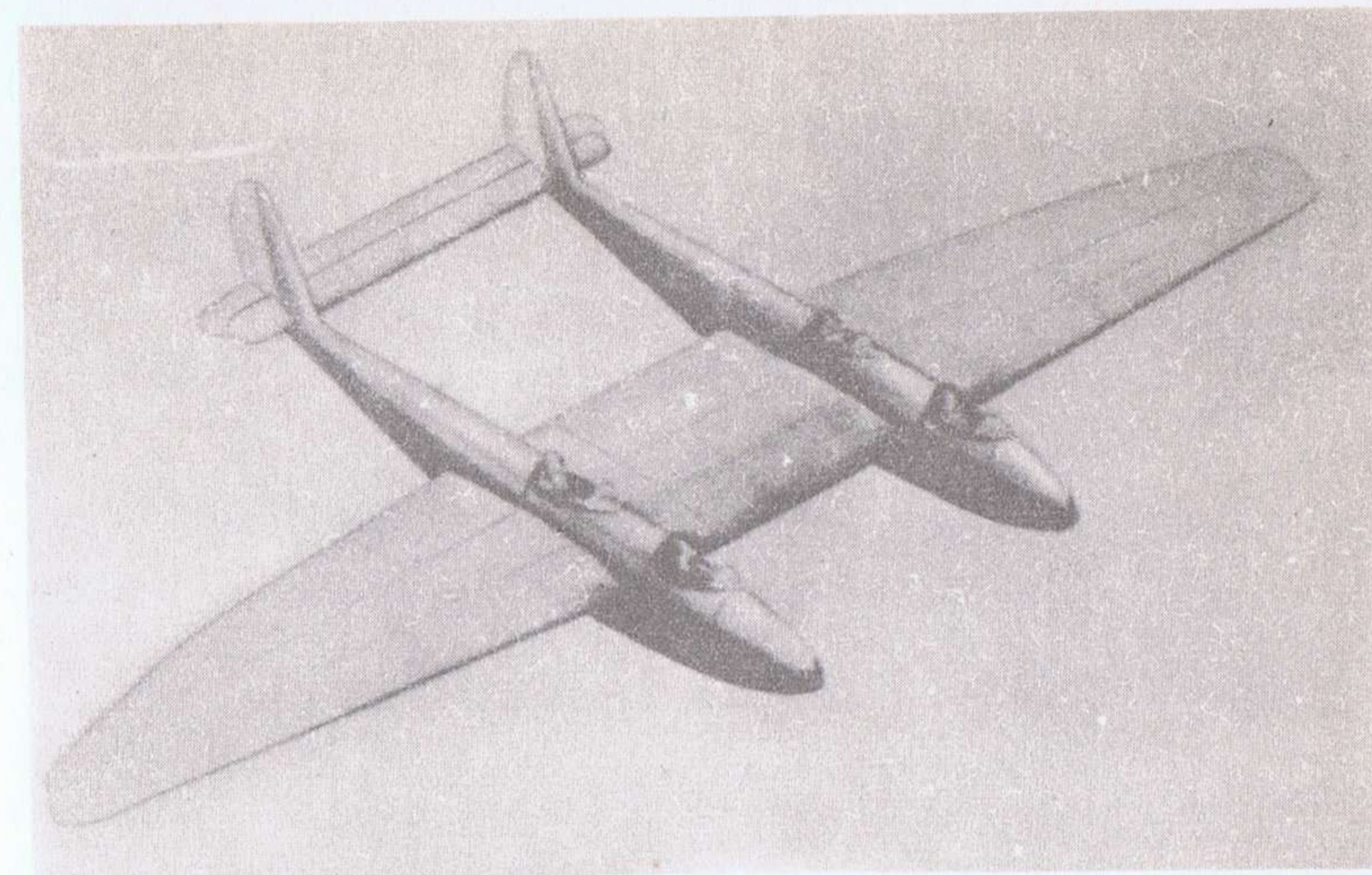
1. Политподготовка	хорошо
2. Стрелковая подготовка	хорошо
3. Физическая подготовка	хорошо
4. Уставы Красной Армии	отлично
5. Топография	хорошо
6. Тактическая подготовка	хорошо
7. Парашютно-десантная подготовка	отлично
8. Огневая подготовка	отлично
9. Теория полета	хорошо
10. Аэронавигация	хорошо
11. Метеорология	отлично
12. Мат. часть и техн. эксплуатация планера	хорошо
13. Саперная подготовка	хорошо
14. Техника пилотирования на легких планерах	отлично
15. Техника пилотирования на тяжелых планерах	отлично

Имеет самостоятельный налет на легких планерах УС-6, Ш-10 и Г-9 *3*<sup>10</sup> часов  
*6 т.ч. налет* *время 0,49* *посадок 4* *19* Посадок

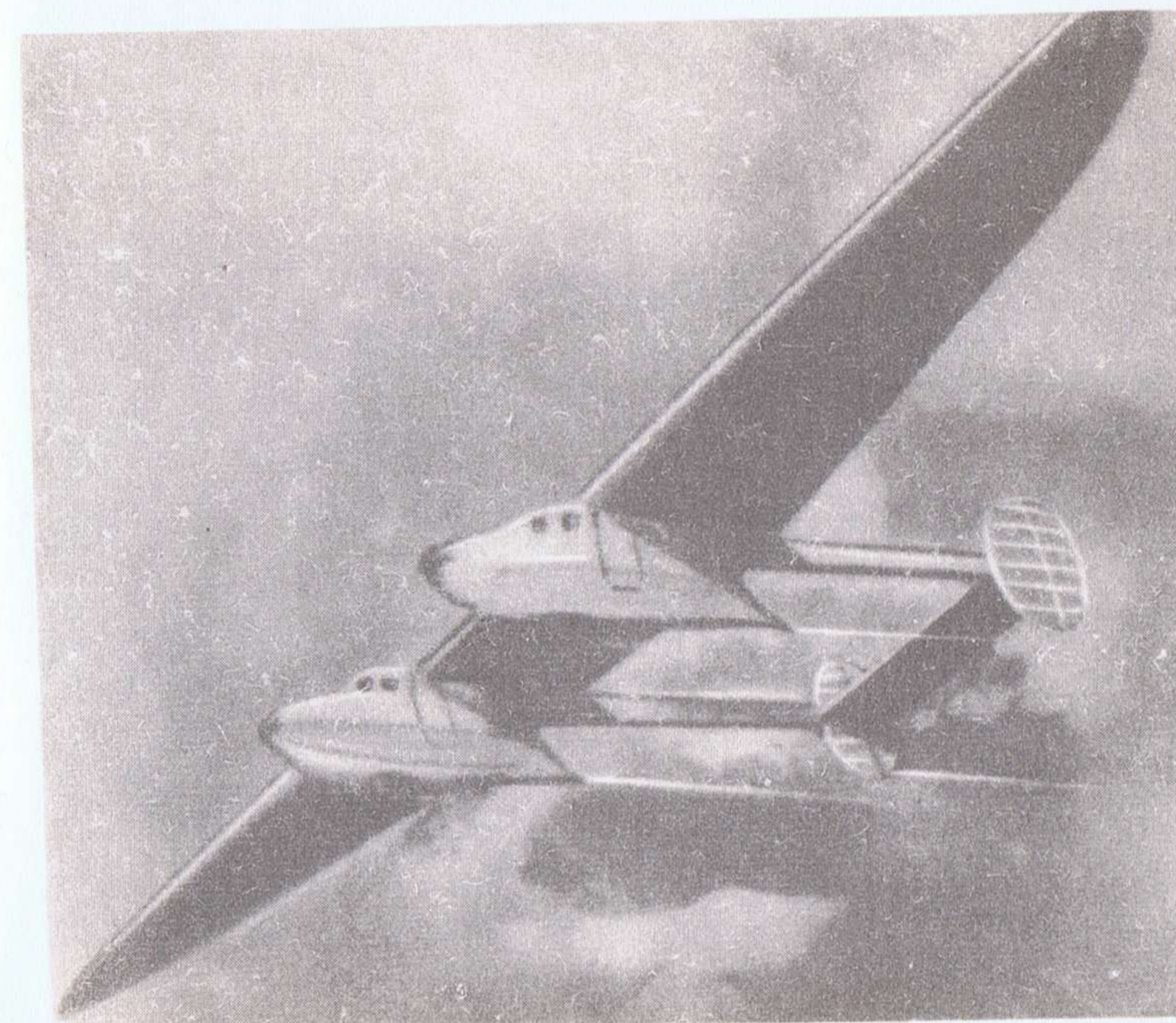
Имеет самостоятельный налет на тяжелых планерах *8*<sup>17</sup> часов  
*6 т.ч. налет* *время 0,36* *посадок 5* *14* Посадок

Присвоено звание *старший сержант*

Начальник школы *[подпись]* Военком школы *[подпись]*  
Начальник штаба школы *[подпись]*



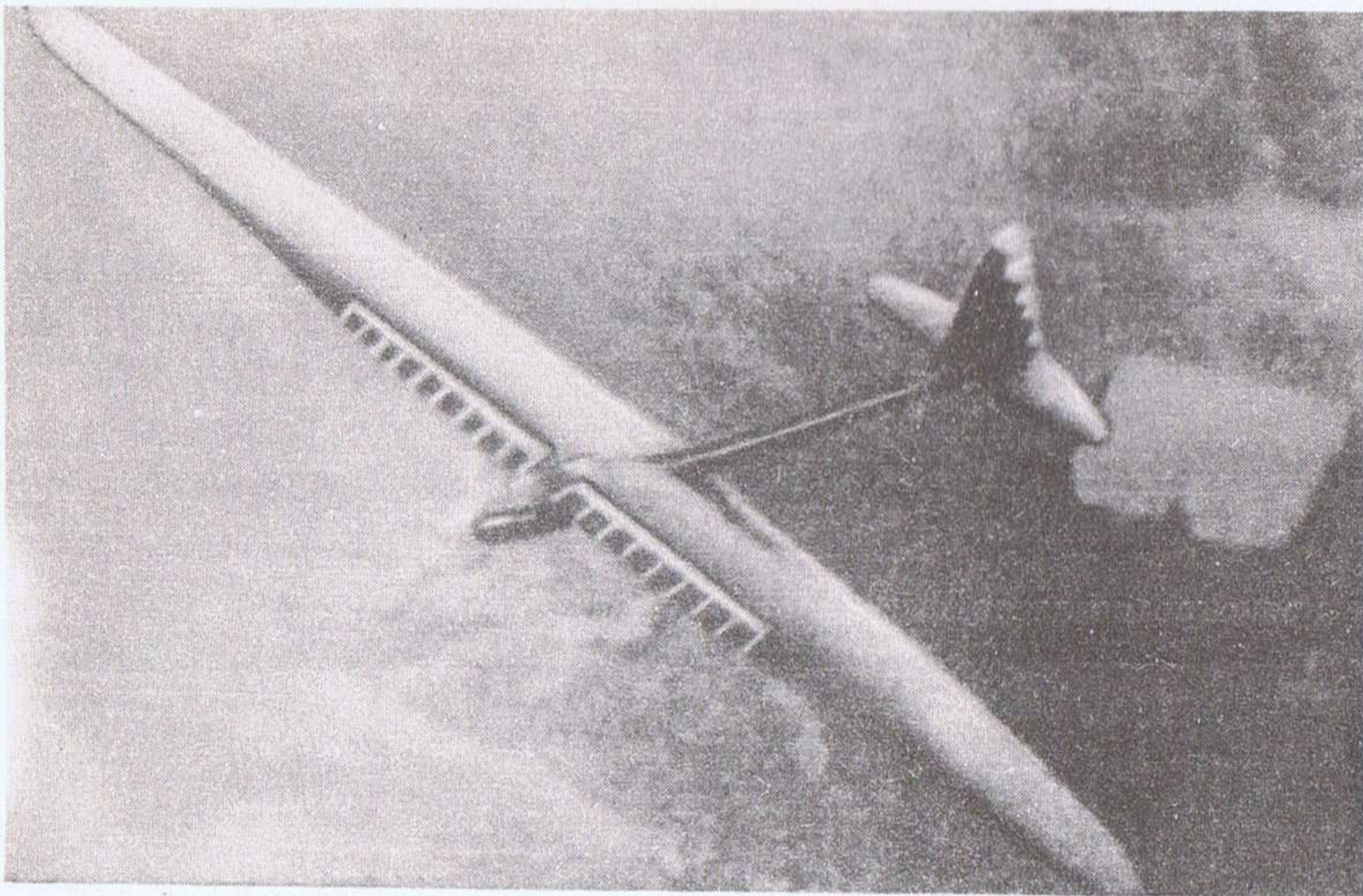
Четырехместный планер Г-3, 1926 г.



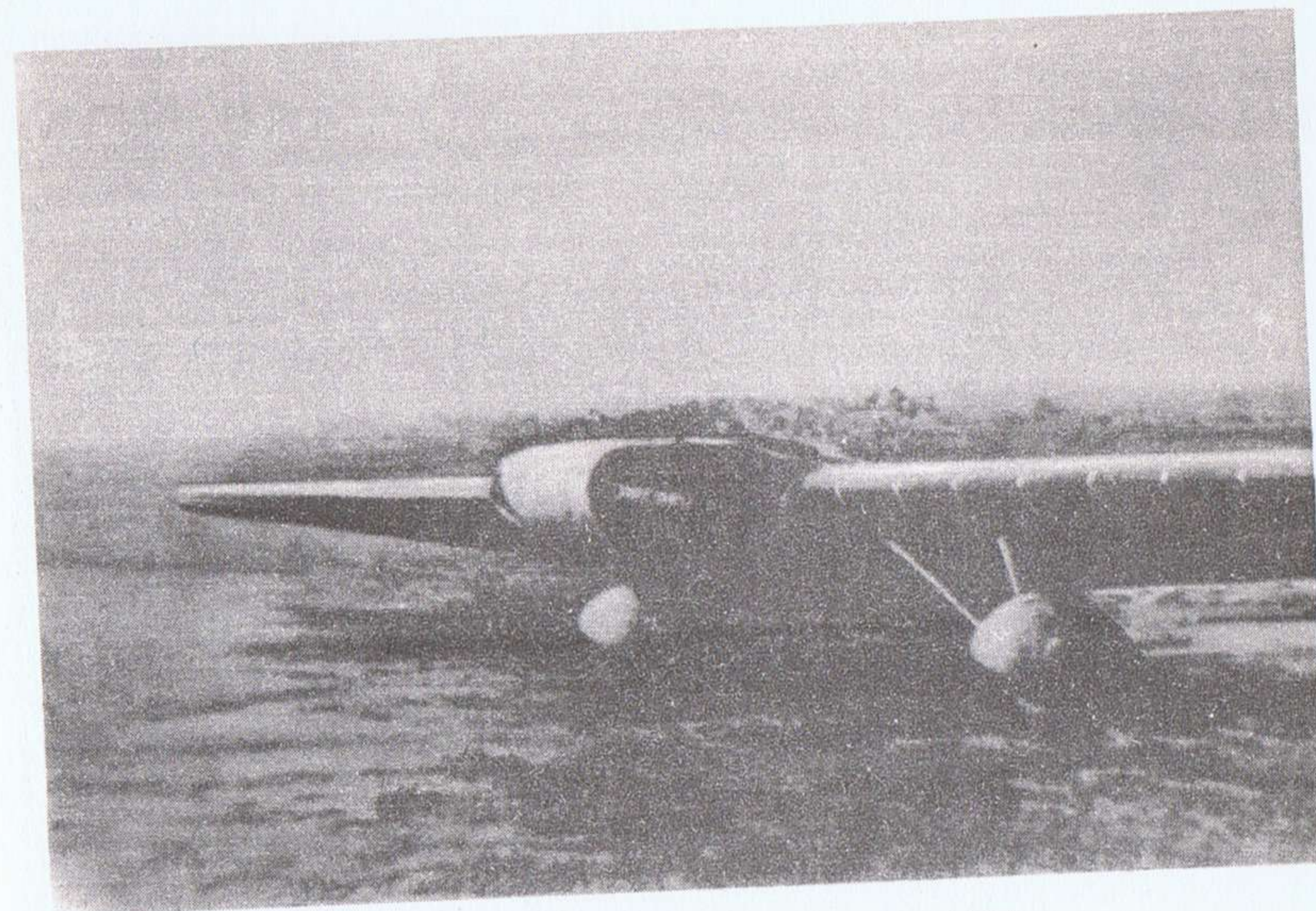
Пассажирский планер Г-11, 1932 г.

Аттестат пилота-планериста А. С. Синицына

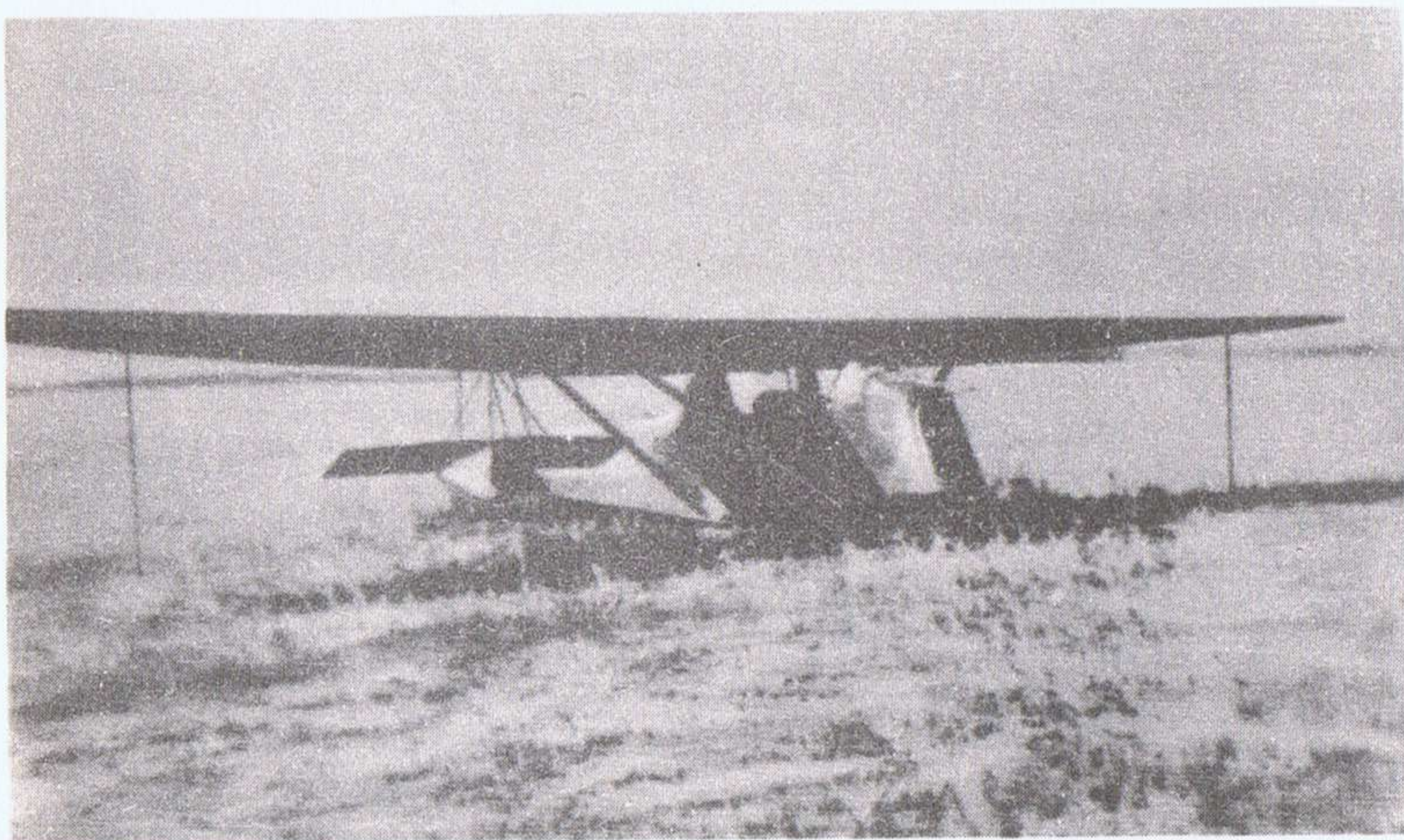




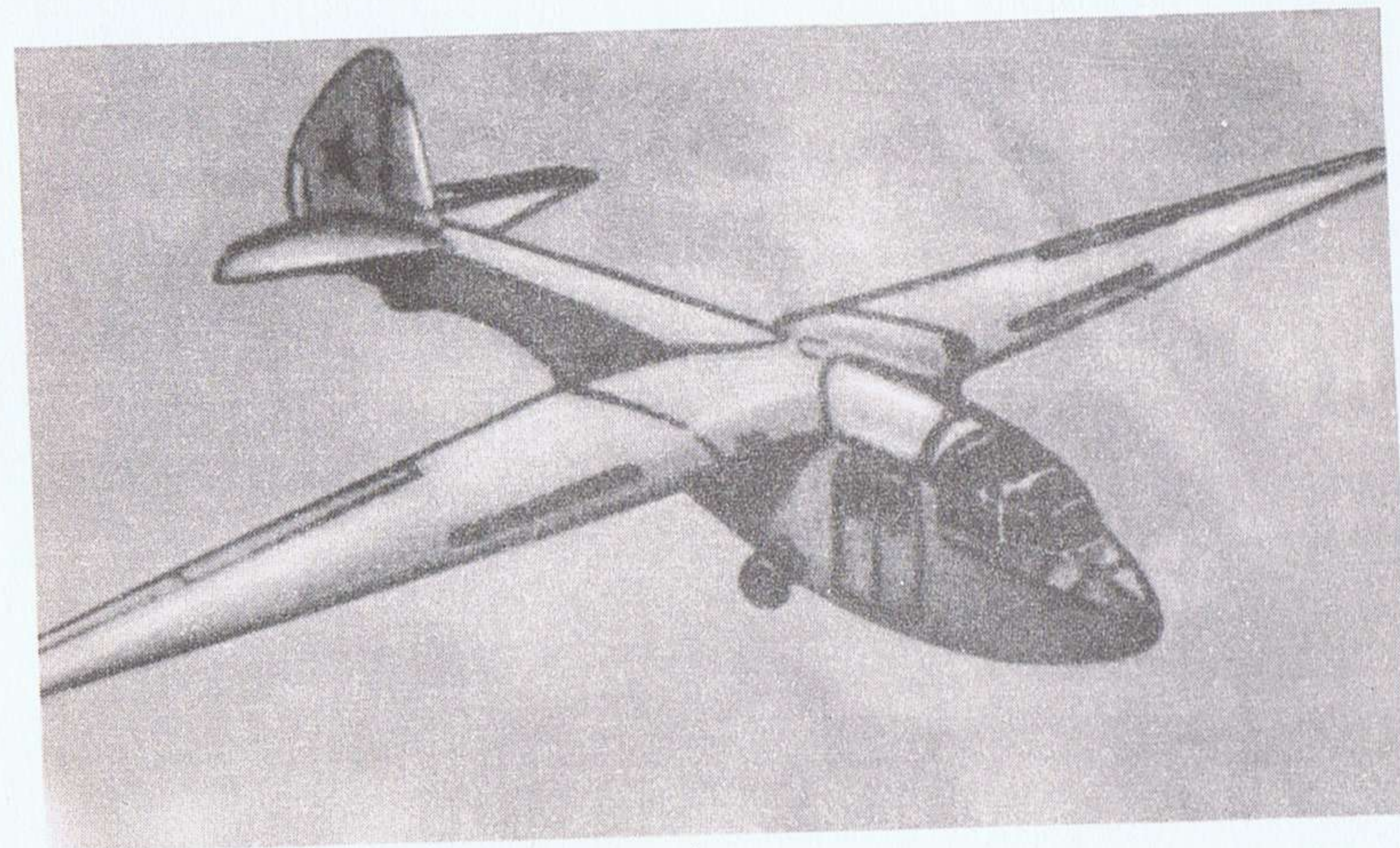
Первый транспортно-десантный планер Г-63, 1932 г.



Транспортно-десантный планер «Яков Алкснис», 1934 г.

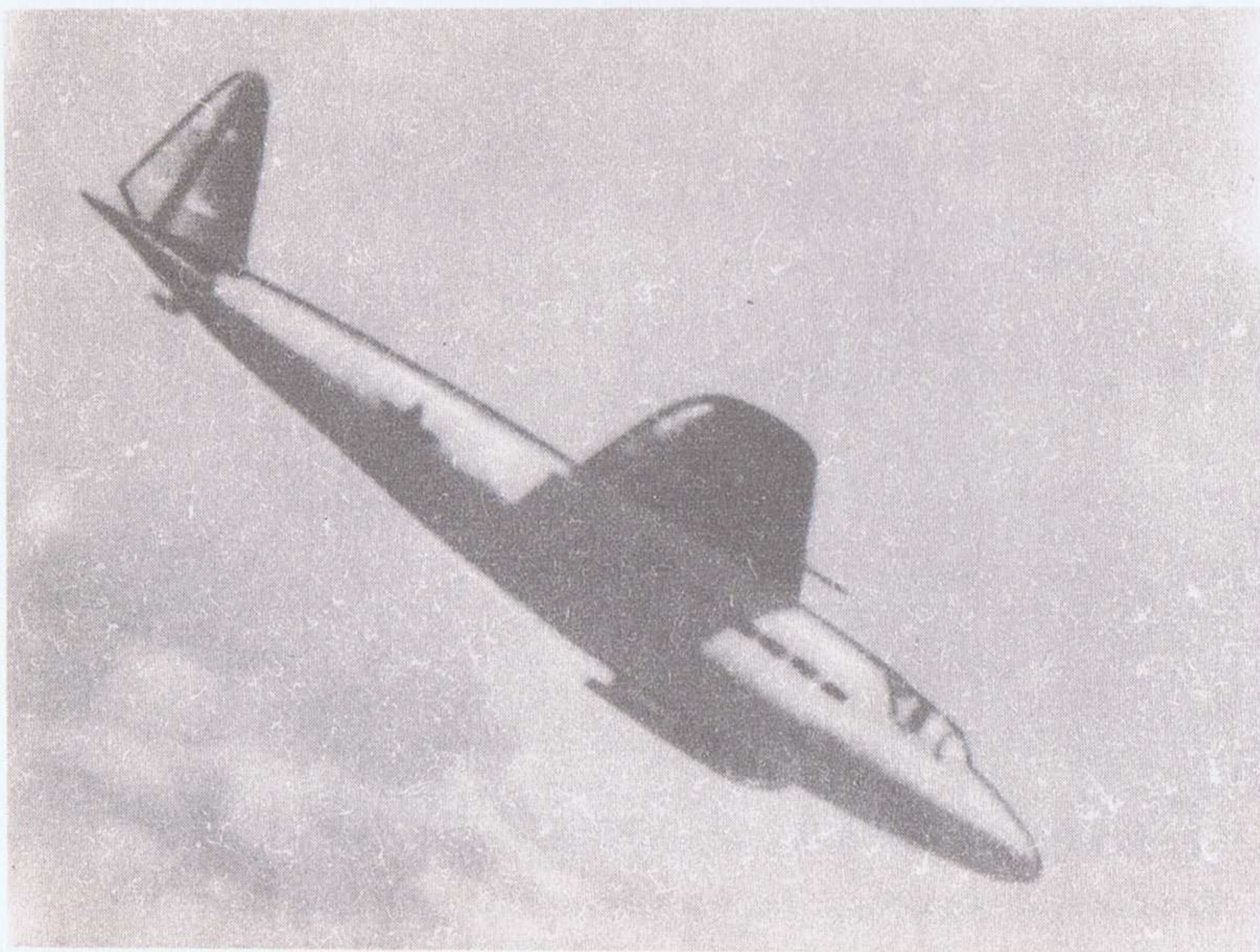


Учебный планер А-2

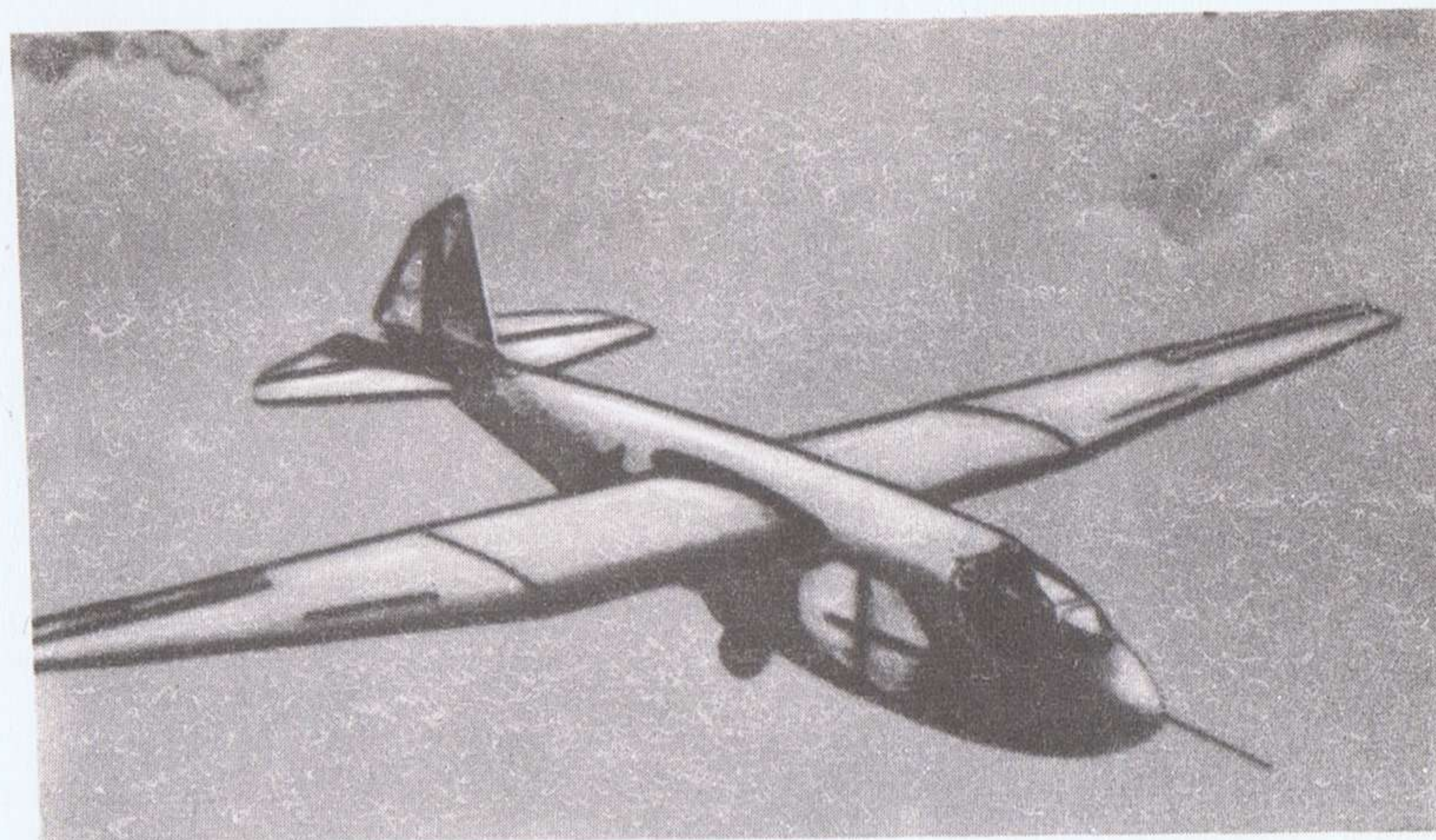


Транспортно-десантный планер А-7

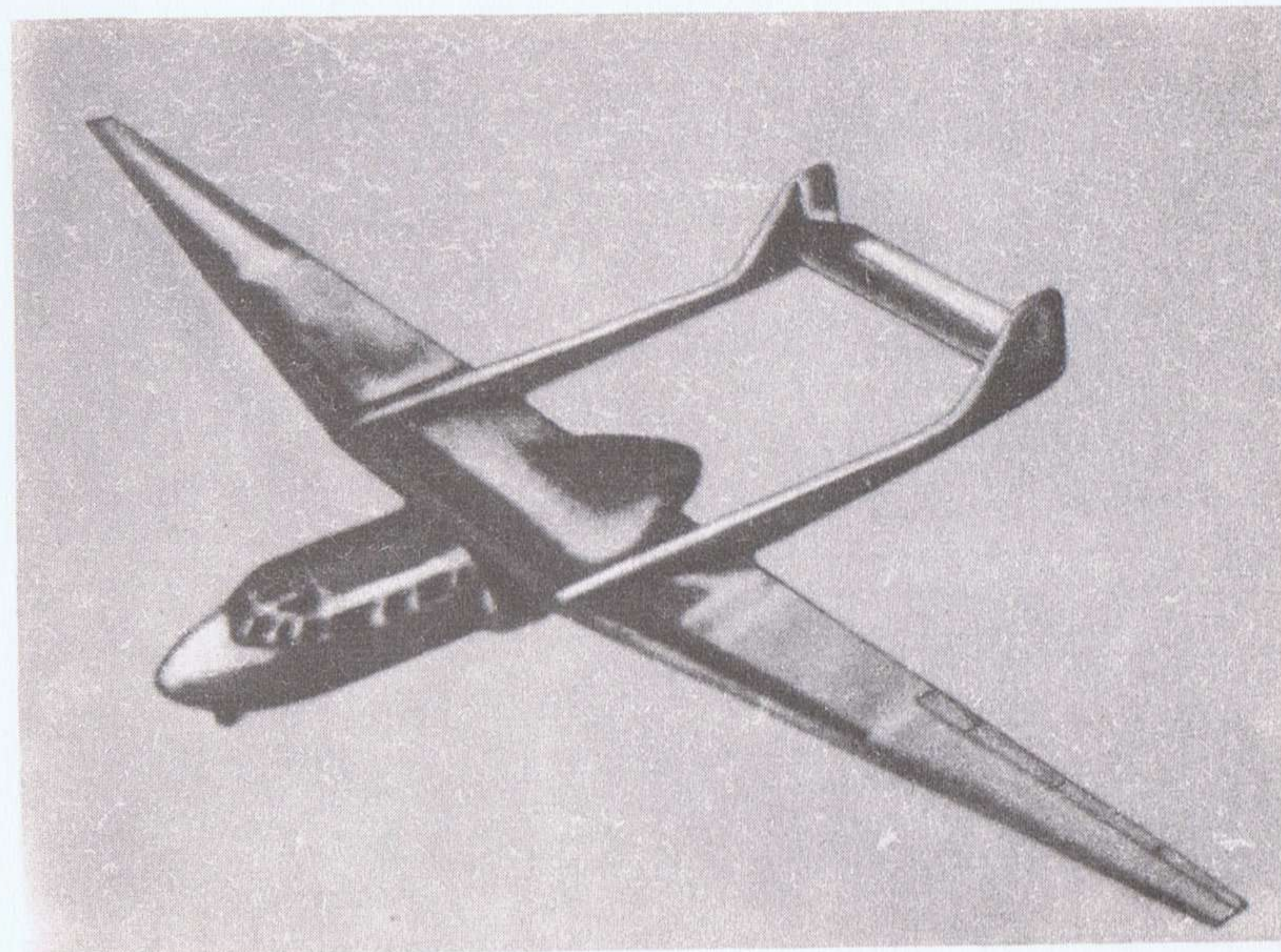




Транспортно-десантный планер БДП-2 конструкции И. Поликарпова

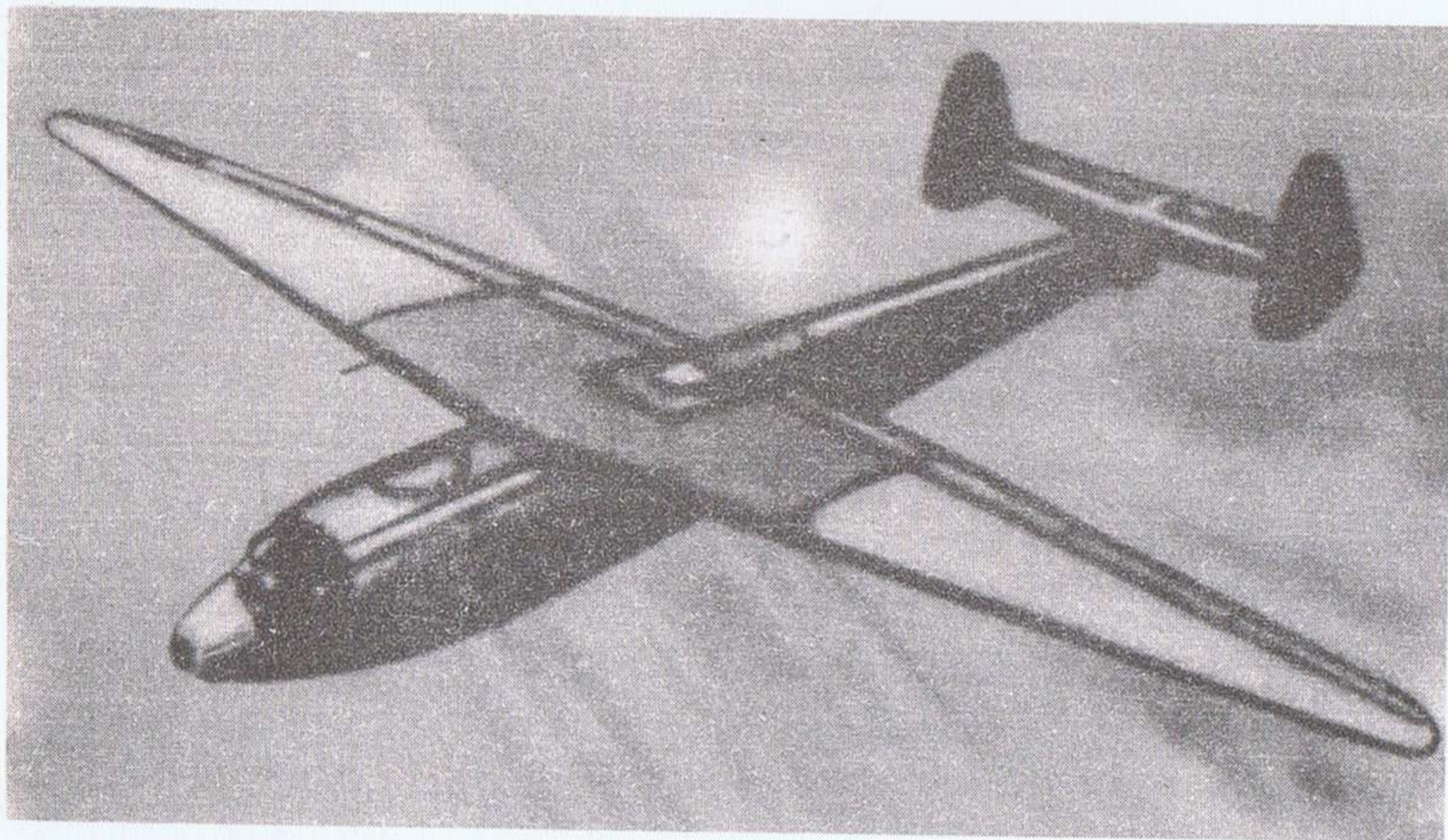


Транспортно-десантный планер Г-11 (Г-29)

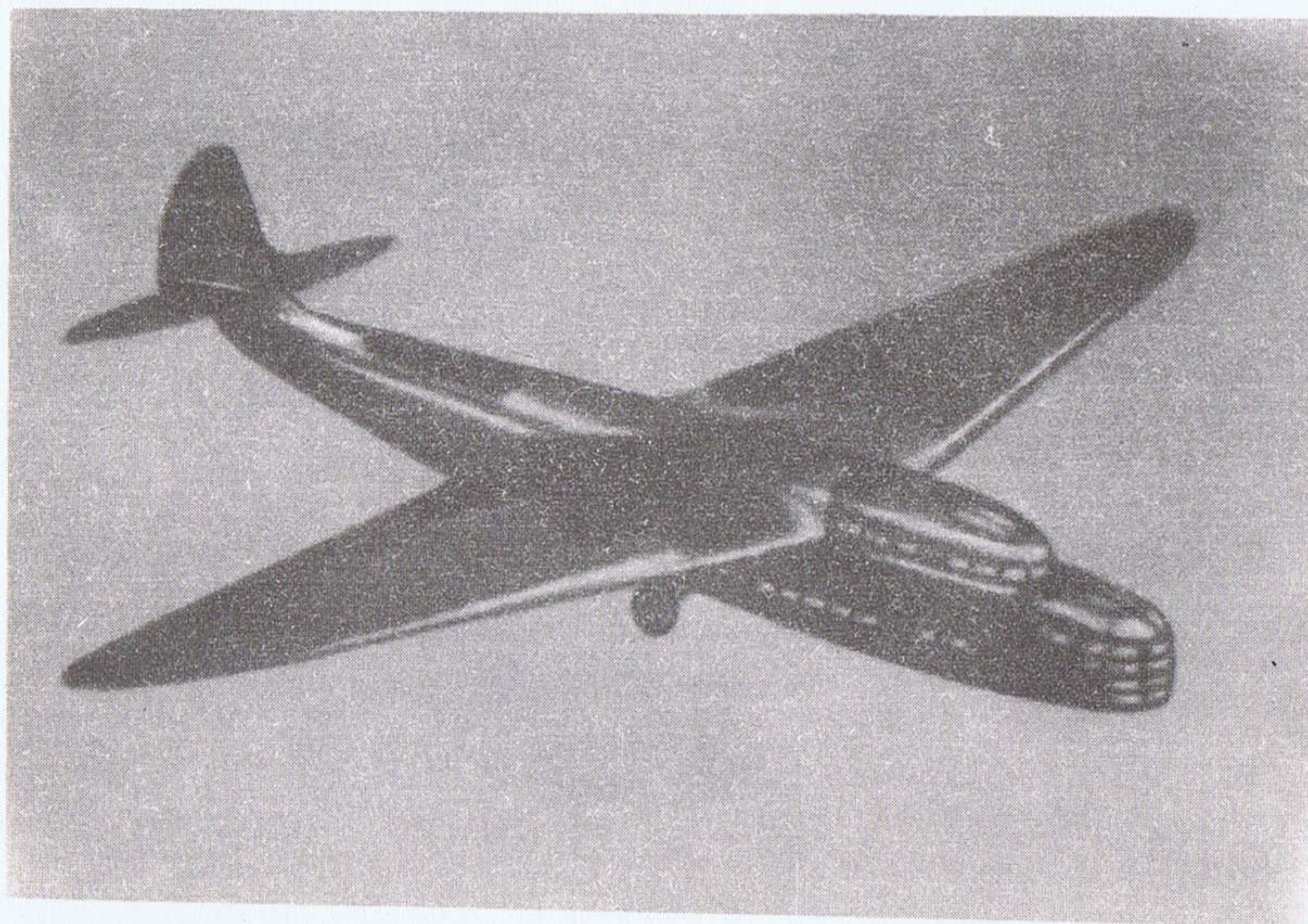


Транспортно-десантный планер конструкции Н. Курбалы



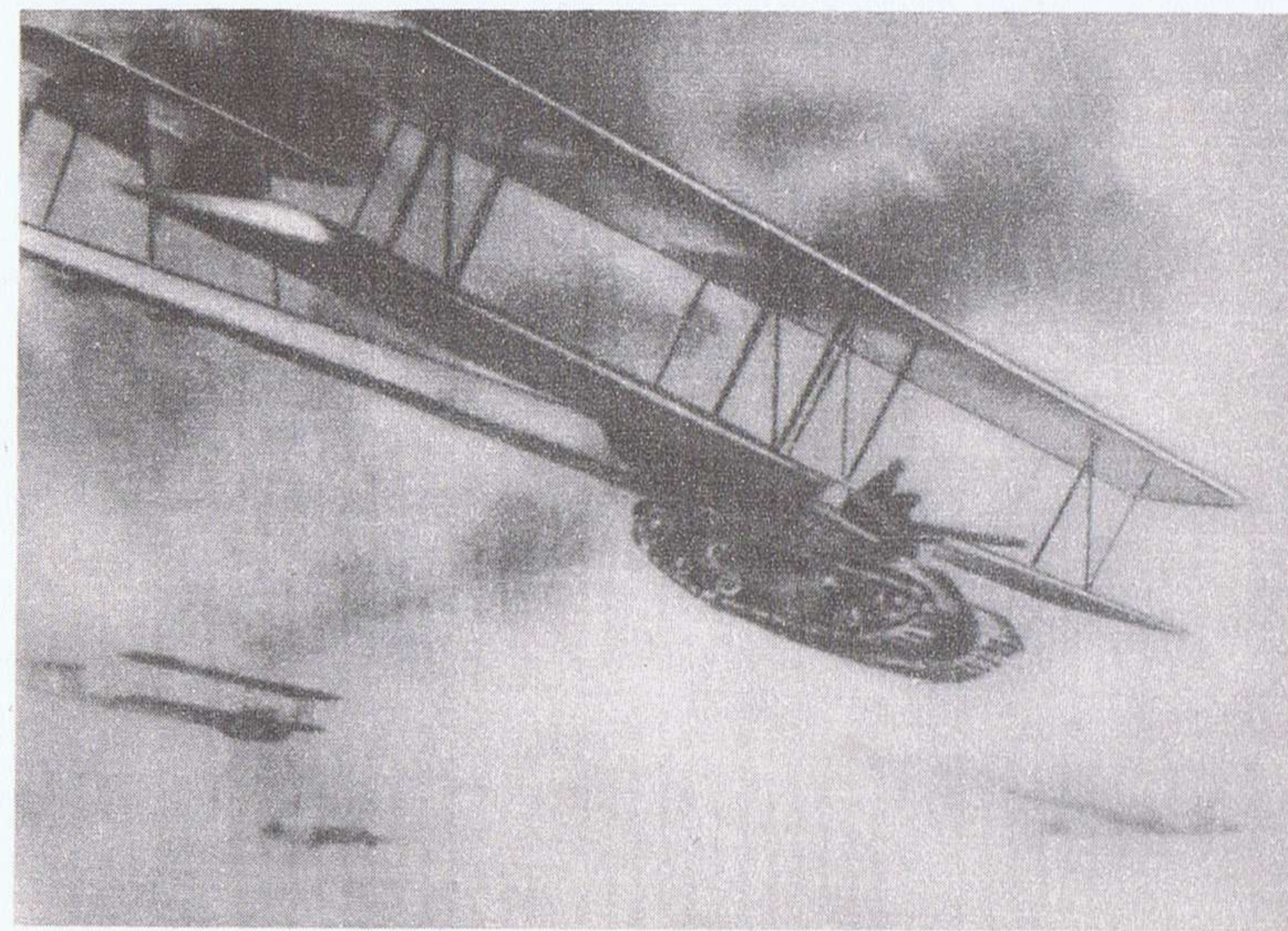
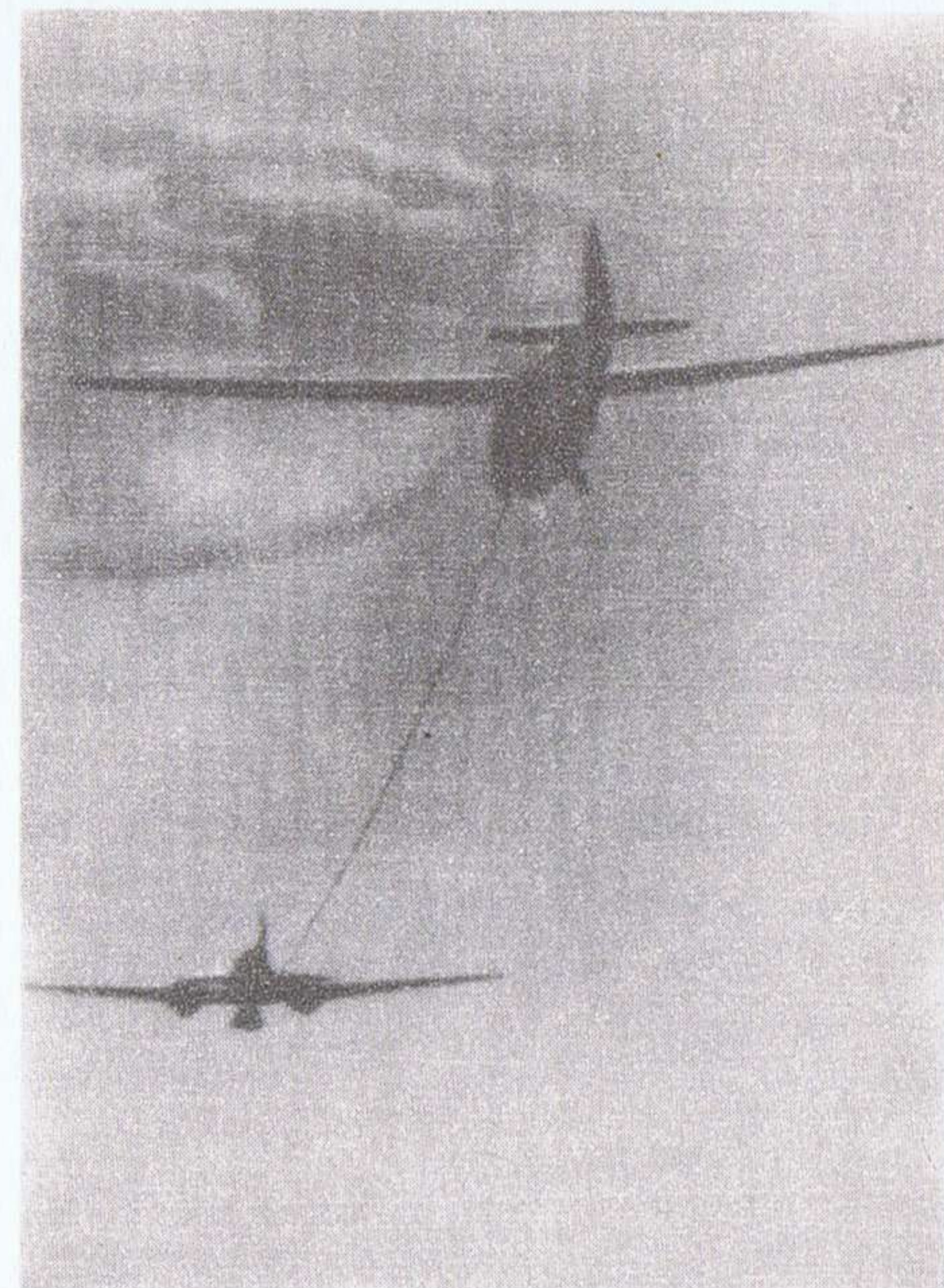


*Транспортно-десантный планер КЦ-20*



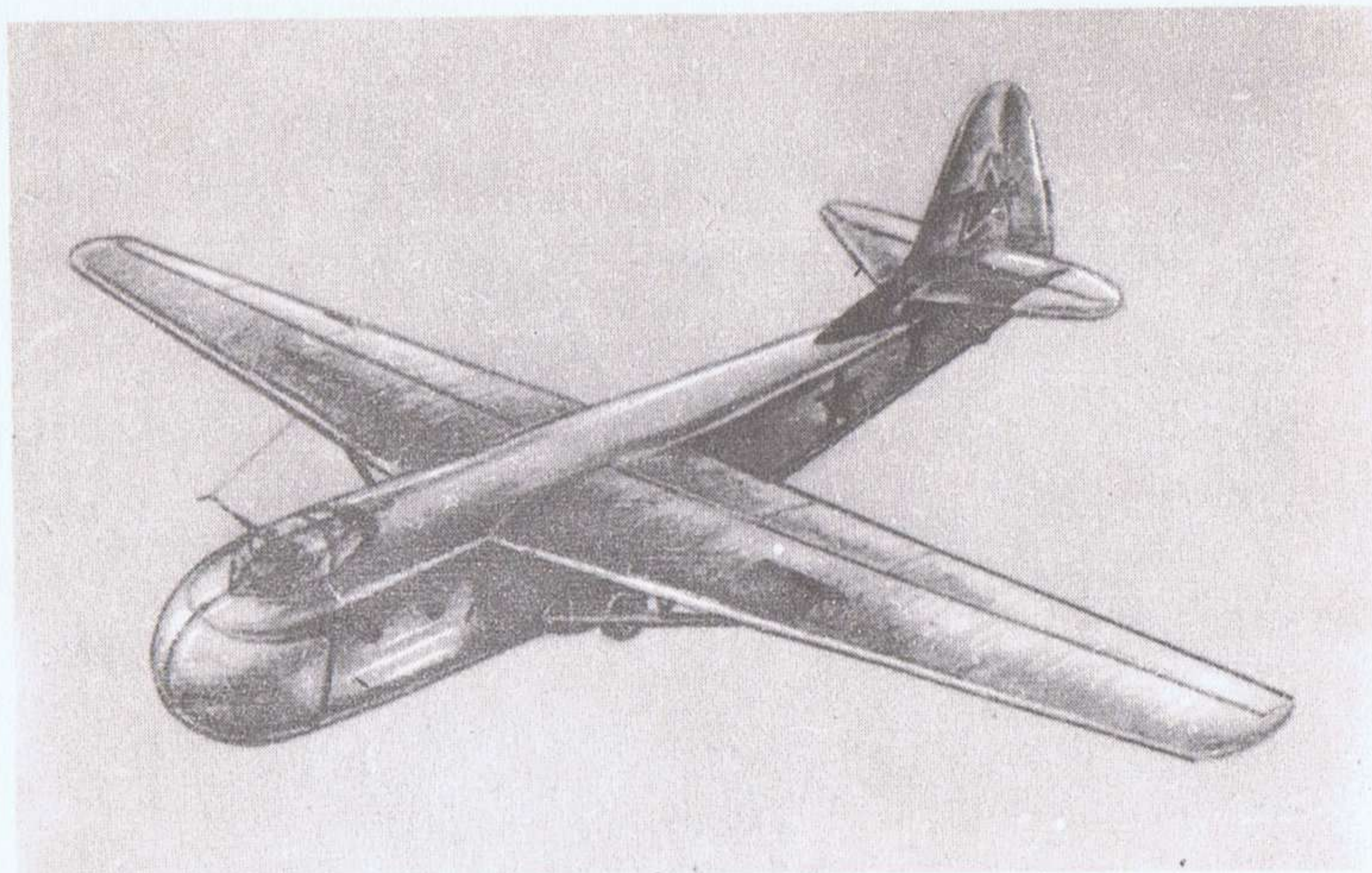
*Проект 100-местного транспортно-десантного планера конструкции С. Москалева*

*Аэросценка  
в воздухе*

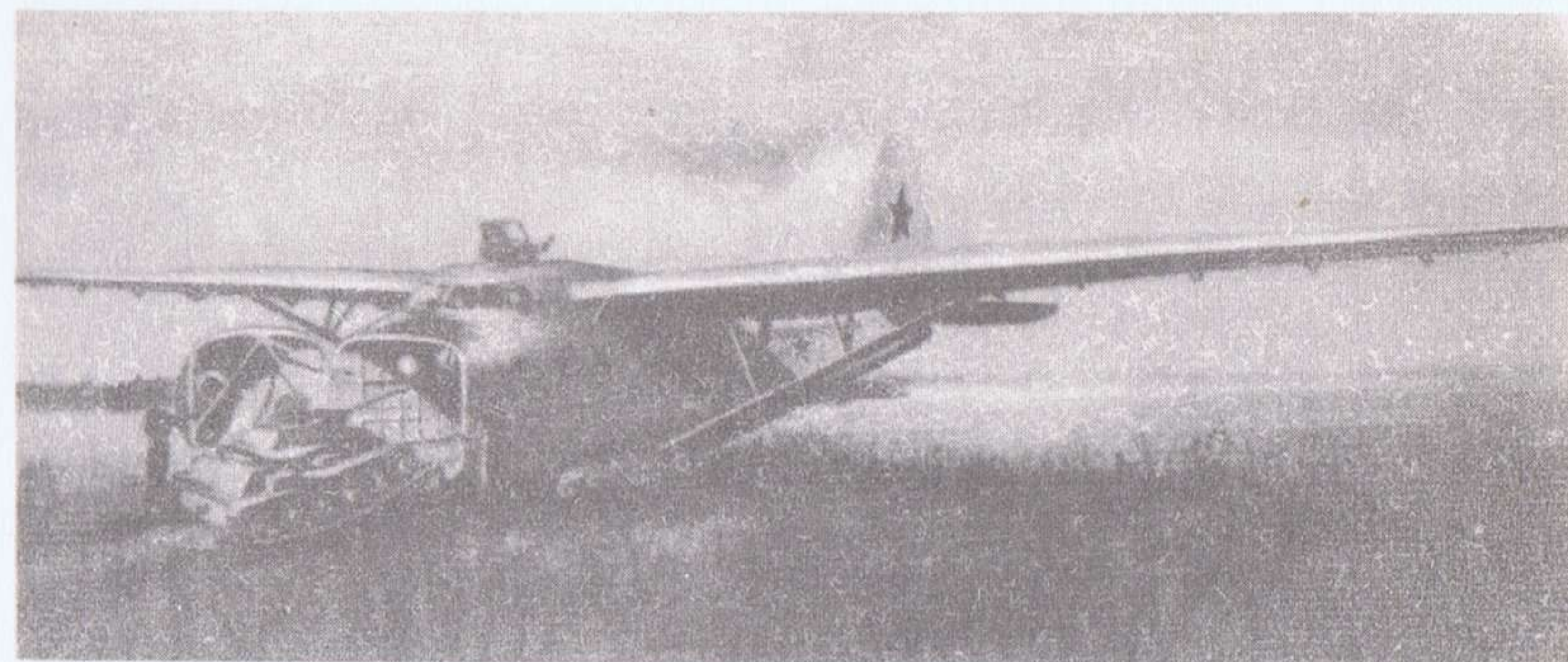


*Крылатый танк КТ-1 конструкции О. Антонова*

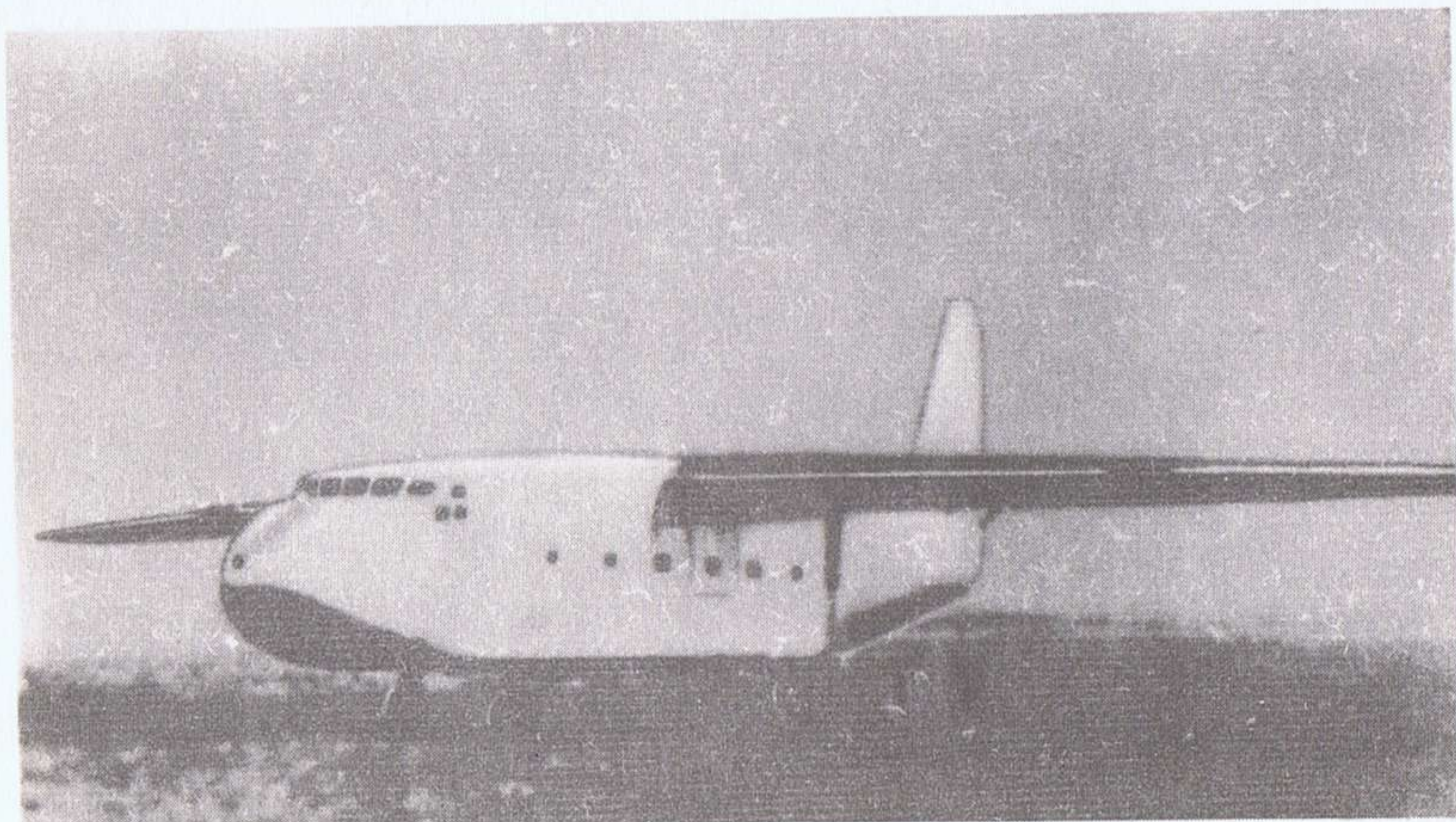




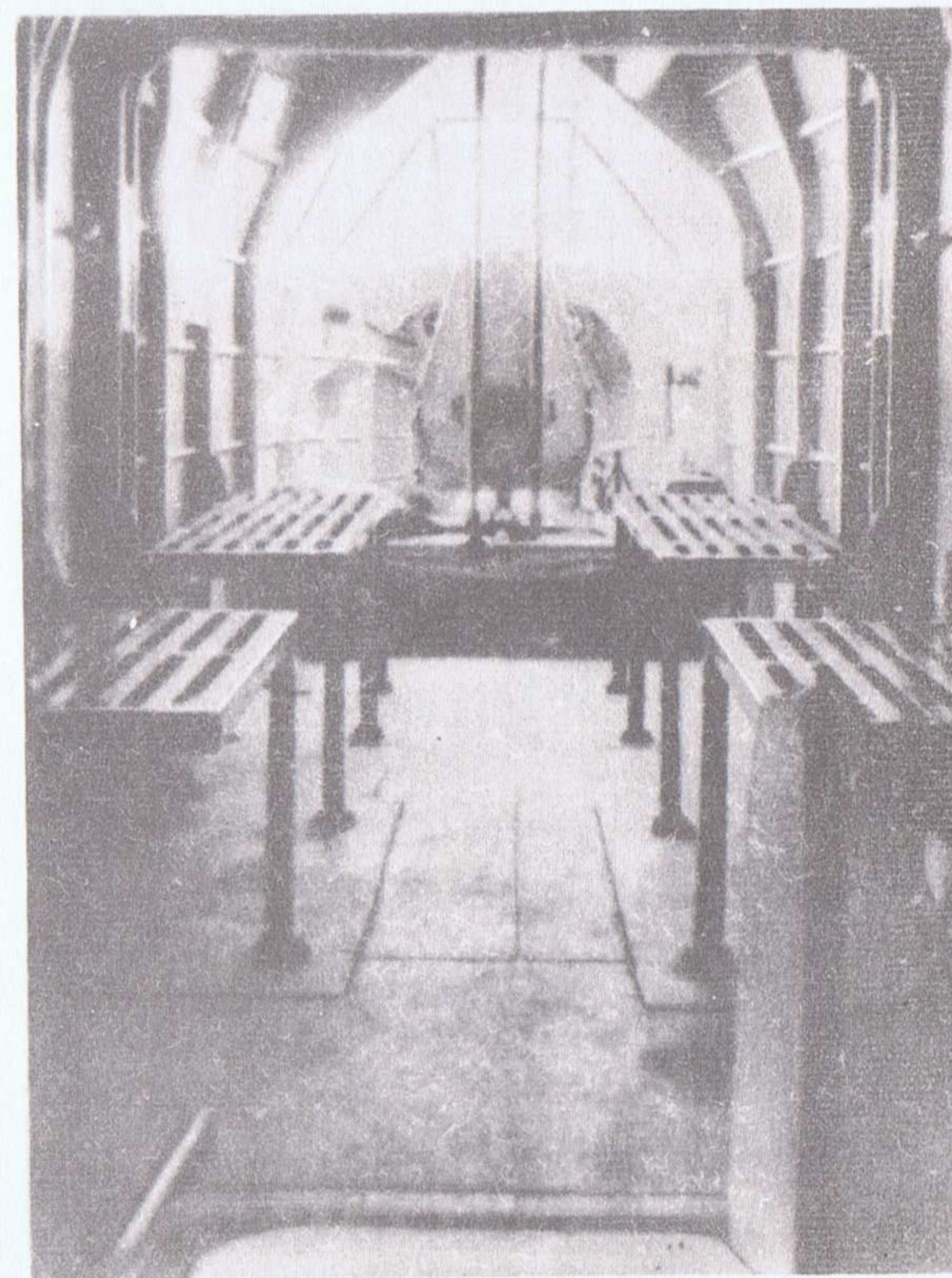
Проект 50-местного транспортно-десантного планера П. Цыбина



Транспортно-десантный планер Ц-30

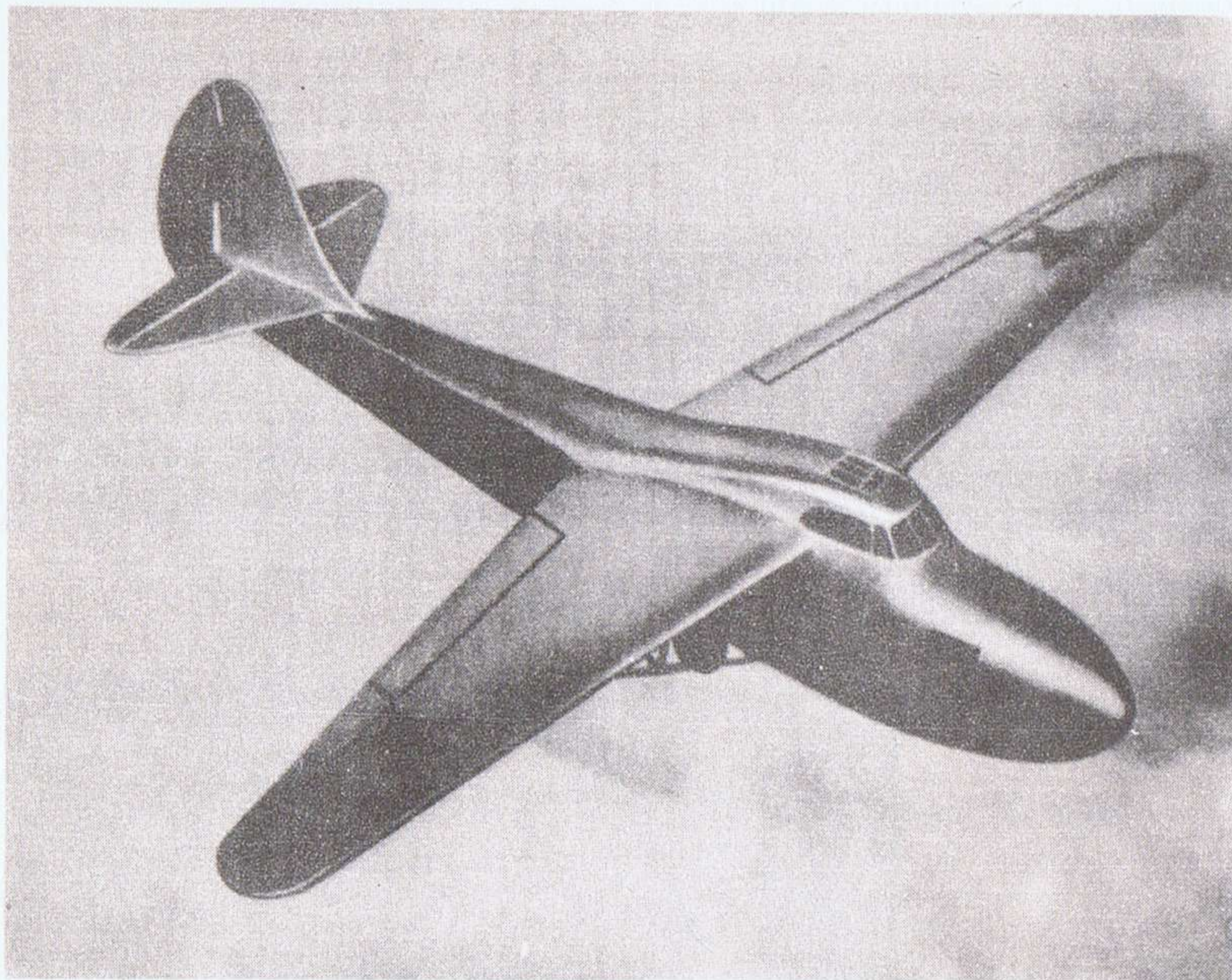


Транспортно-десантный планер Ил-32

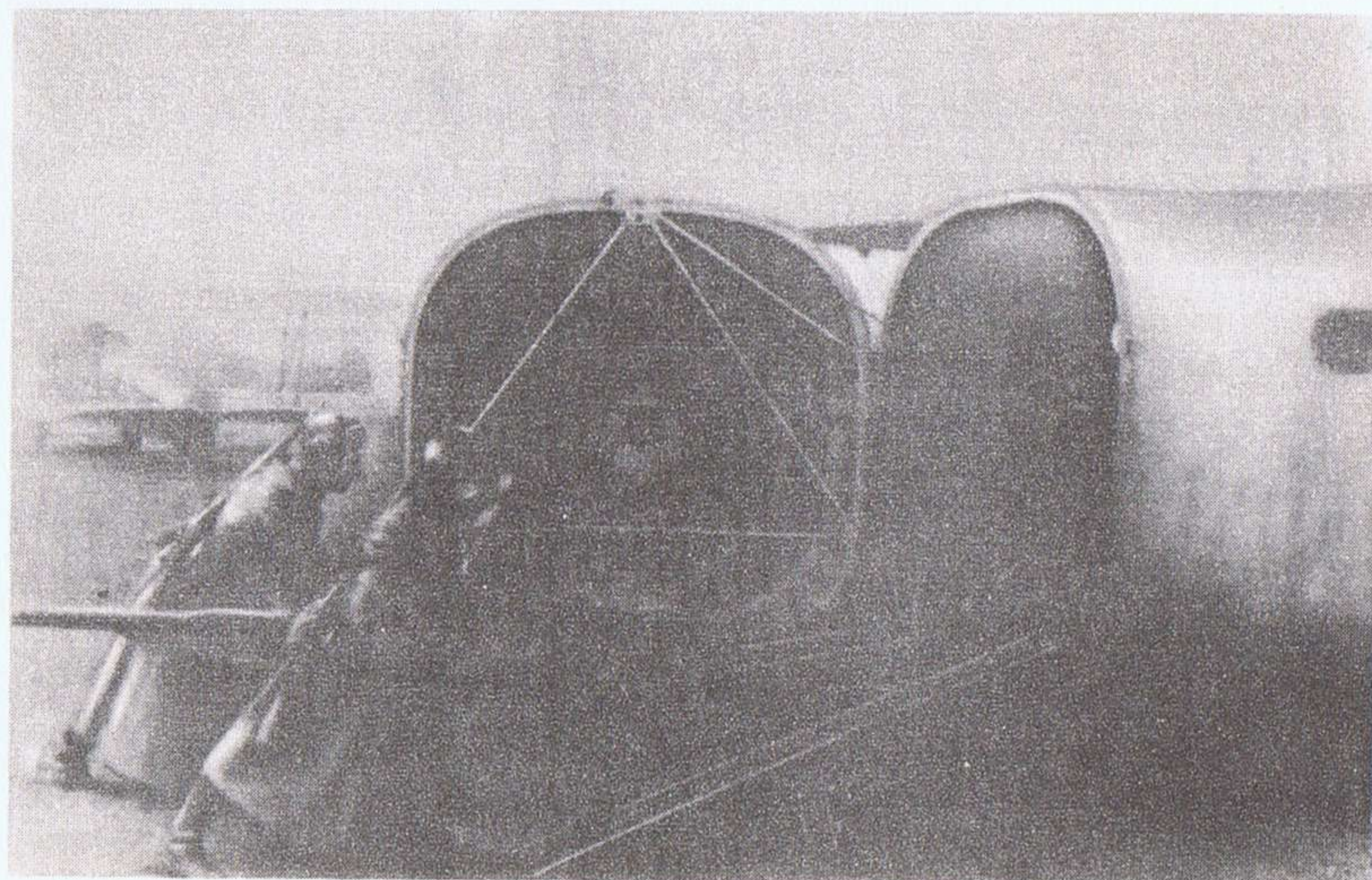


Внутренний вид кабины планера Г-11

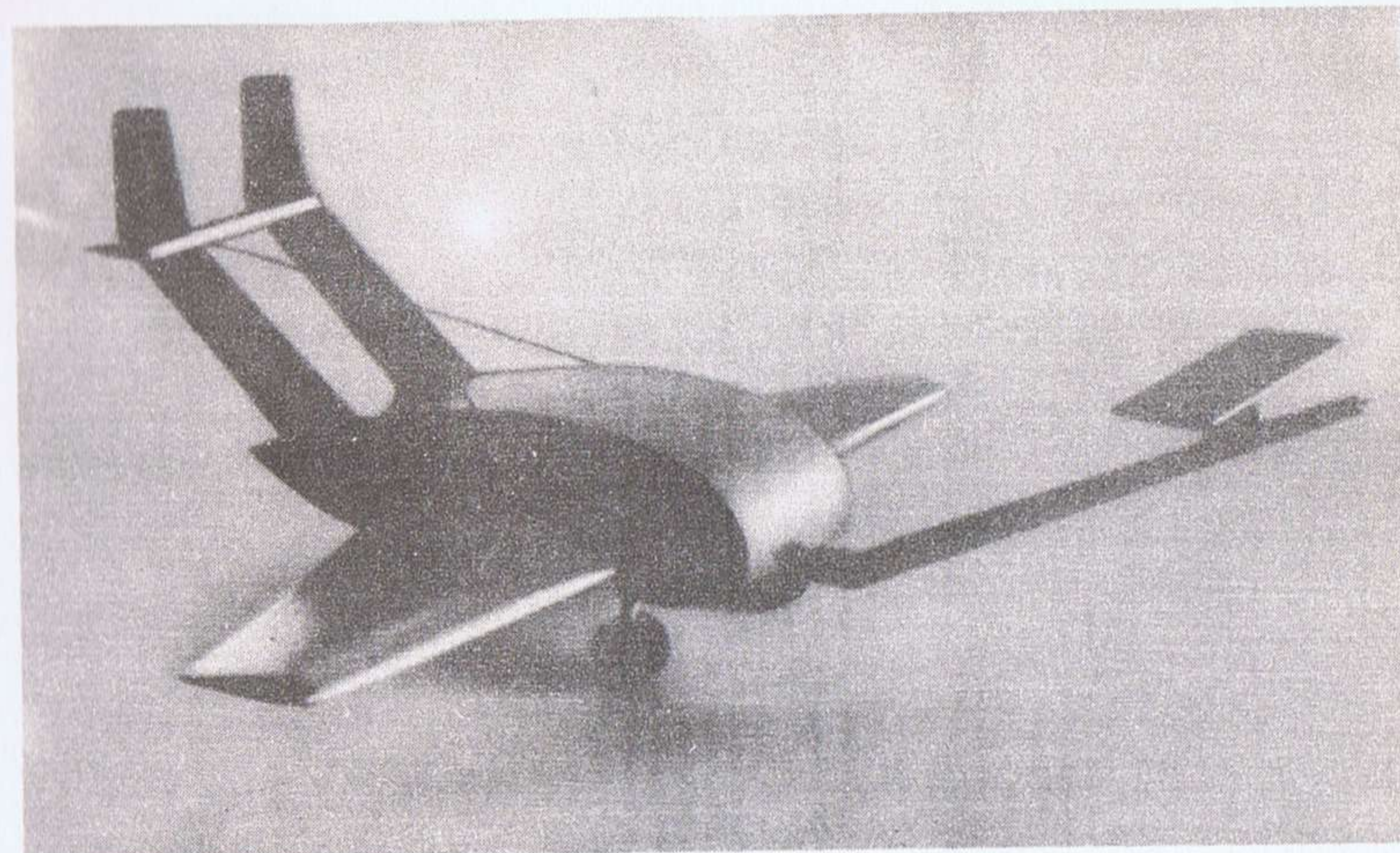




*Транспортно-десантный планер Ц-25*



*Загрузка планера Ц-25*



*Грузовой воздушный прыгун ВП-1 конструкции О. Антонова*



*Первый советский аэроспецист А. П. Эскин*





Авиаконструктор  
В. К. Грибовский,  
1936 г.

Авиаконструктор  
О. К. Антонов,  
1962 г.

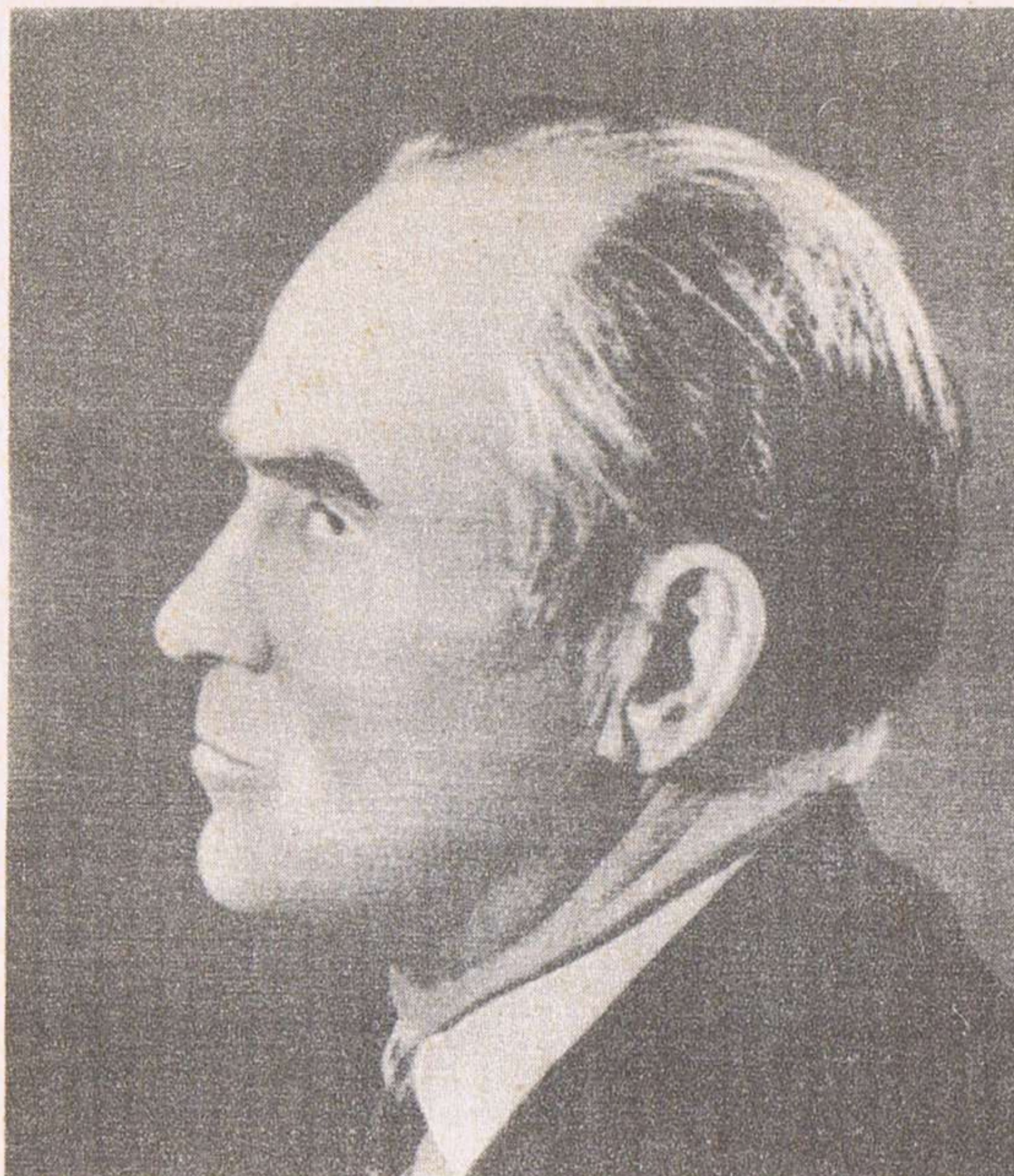


Авиаконструктор  
П. В. Цыбин,  
1944 г.

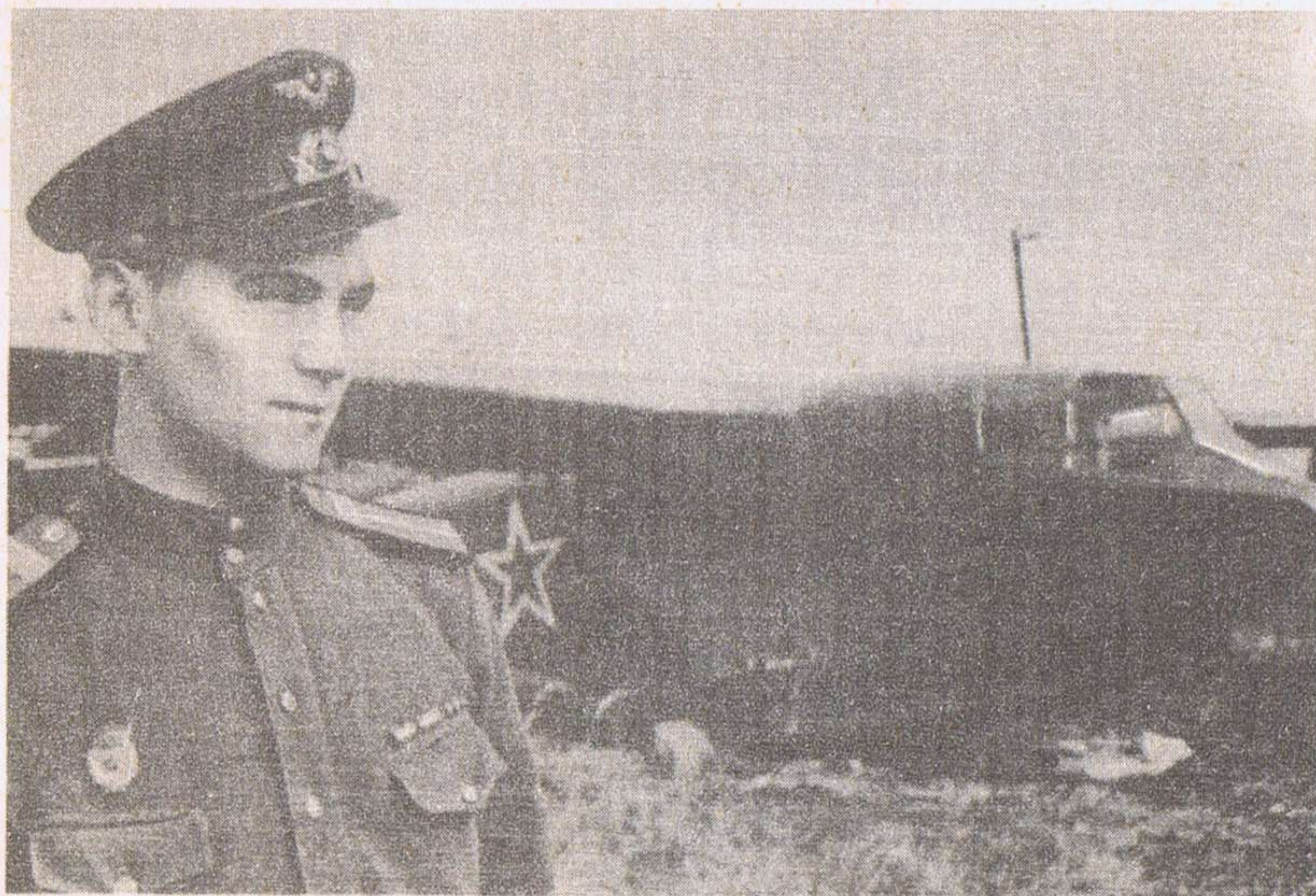


Пилот-планерист  
Г. Малиновский, 1943 г.





Ветеран  
боевого  
планеризма  
инженер  
В. Н. Янусов,  
1977 г.



Пилот-планерист А. Поздняк на аэродроме Старая Торопа перед боевым вылетом в тыл врага, 1943 г.

садке в 20 километрах севернее деревни Пустошки на озеро планер поломан, пилот легко ранен.

Анискин уничтожил планер, боеприпасы спрятал у крестьян и отправился искать партизан.

Вернувшись в деревню, он обнаружил, что груз и крестьяне, прятавшие его, захвачены полицией.

Груз списан по акту потерь.

Впоследствии из отряда партизан Анискин переправлен на самолете У-2 в распоряжение своей группы.

Отрыв планера произошел в результате плохой видимости выхлопных огней на высоте и отсутствия на самолете ДБ-3 верхних аэронавигационных электроогней для ориентировки планериста.

Отрыва можно было избежать путем зажигания АНО на консолях, но летчик самолета не сделал этого, боясь демаскировать аэропоезд.

За один месяц на Калининском фронте совершено 96 боевых планеро-вылетов с полной загрузкой. Потери незначительные.

На прифронтовом аэродроме боевая жизнь начинается с наступлением сумерек. Из укрытия на взлетную полосу доставлены безмоторные ширококрылые аппараты. Кабины их загружены... На линию старта вырулил самолет. Дается сигнал электрическим фонарем: взлет разрешен! Сначала медленно, а затем, взметая тучи снежной пыли, все быстрее странный эшелон (самолет и за ним два планера) поднимается в воздух и скрывается из глаз. Это буксировщик повел в партизанский край новые планеры...»

## Глава одиннадцатая ПЛАНЕРИСТЫ-ПАРТИЗАНЫ

Скажу тебе, удержать от боя ребят было невозможно, как я ни старался это сделать...

*Из диалога Г. Малиновского с автором*

Пилотов, прилетевших на планерах к партизанам, в бой не пускали. У Григория Степановича Малиновского был строжайший приказ беречь летный состав. Попытки молодых ребят ввязаться в огневые стычки с противни-



ком Малиновский, по возможности, пресекал. И все же кое-кто надолго ушел партизанить. Первыми были Юрий Сушили́н, Алексей Крючков и Иван Пещерев. Для них сложились, как они считали сами, «благоприятные обстоятельства».

Юрий Сушили́н начал авиационную жизнь стрелком-радистом в полку скоростных бомбардировщиков. До войны он участвовал в парадах над Москвой, отлично стрелял. Как хорошего специалиста в первые месяцы войны его включили в экипаж самолета-лидера наведения истребительной авиации ПВО города Москвы. Стрелок-радист, а позднее — летчик выполнял сложные, подчас рискованные задания командования. Но после тяжелой контузии, полученной в бою, ему запретили пилотировать самолет и отправили в СВАПШ опять стрелком-радистом.

Бедовый, отчаянный парень смириться с этим не мог. Он уговорил одного из лучших летчиков СВАПШ Петра Круглова, и тот, используя каждую возможность, «нелегально» выучил Сушили́на летать на планере. Поставленное перед фактом командование школы дало возможность учиться Сушили́ну дальше, а затем сделало его инструктором, позже командиром звена.

Учебные полеты не удовлетворяли пилота. Воспользовавшись случаем, Юрий Сушили́н обратился к командующему авиацией ВДВ КА генералу Щербакову с просьбой отправить его во фронтовое подразделение, так как он, пилот Сушили́н, отлично знает немецкий язык и может пригодиться в разведывательных операциях. Просьбу удовлетворили.

В одну из майских ночей 1943 года с аэродрома подскока Березки Юрий Сушили́н увел к белорусским партизанам планер, до предела загруженный боеприпасами. Над линией фронта группу аэропоезда сильно обстреляли, притом дважды. Зенитные снаряды разрывались близко от планера Сушили́на, воздушными волнами расшатало, растянуло тросы системы управления так сильно, что в результате образовавшихся люфтов при заходе на площадку для удержания планера в горизонтальном полете пришлось отклонять штурвал вправо до самого борта, держать с большим усилием, и все равно планер снижался с левым креном. И все-таки Сушили́н, как и несколько других планеристов, приземлился благополучно.

Юрия Сушили́на назначили комендантом нового аэродрома Новоселье. Но через две летних ночи этот аэродром разбомбили.

Планеристам пришлось нелегко. Немцы начали планомерные карательные действия, и пилоты, обязанные подыскивать и строить новые посадочные площадки для нашей авиации, все время передвигались с партизанскими группами, меняли свою дислокацию, отбиваясь от наседавших карателей.

Вот тут-то и сложились для Сушили́на «благоприятные обстоятельства».

Во-первых, он встретил большую группу партизан — товарищей по спорту в довоенное время. Они входили в состав бригады «Железняк» и действовали в спецгруппе партизанского отряда особого назначения «Боевой». Испытывая нужду в людях, отлично владеющих немецким языком, они потребовали отпустить к ним Сушили́на. Во-вторых, Малиновскому было приказано выделить боевую группу из своих людей для разведки районов местности, пригодной для строительства новых партизанских аэродромов. Старшим такой группы назначили Юрия Сушили́на, в нее вошли Пещерев и Крючков.

В отряде «Боевой» планеристов встретили с радостью. Сушили́на назначили начальником штаба спецгруппы, которой предстояло выйти из кольца окружения, укрыться в лесах и болотах треугольника Крулевщина — Глубокое — Докшицы, оседлать железную дорогу Минск — Молодечно — Полоцк и Вильнюс — Глубокое — Полоцк.

Район боевых действий спецгруппы оказался очень большим. В ней партизанили и другие мелкие подразделения народных мстителей. Притом наряду с советскими бойцами встречались и банды немецких наемников, прикрывающихся флагом партизанского движения. В схватке с такой бандой чуть не погиб Юрий Сушили́н.

В одной из деревень района Волоколаты, ночью, Сушили́н стоял около избы, ожидая прихода своих товарищей. Услышал скрип тележных колес и приглушенные голоса. На трех подводах подъезжали люди, в свете луны похожие на партизан. Быть бы непоправимой бедой, но с одной из подвод донеслась речь немецкая, потом русская.

— Вот здесь их командир ховается.



Уйти незаметно было уже нельзя. Сушили́н дал автоматную очередь — она послужила тревожным сигналом и для товарищей — и прыгнул за угол избы. В перестрелке почти в упор он был ранен — разрывная пуля попала в диск автомата, срикошетировала в бедро, множество осколков разорвало тело.

Уйдя от преследователей в болото, там, на мокрой кочке, Сушили́н залил раны спиртом и перевязал. Через несколько часов его нашли товарищи...

Отряд «Боевой», созданный на базе личного состава ОМСБОН\*, куда входили планеристы, выполнял разведку, осуществлял диверсии, вел агитационную работу и контрразведку. Партизаны отряда пустили под откос множество эшелонов с войсками и техникой врага, уничтожили тысячи гитлеровцев, провели много крупных диверсий другого назначения.

Планеристы принимали активное участие в большинстве мероприятий боевого, политического и разведывательного характера. На счету Сушили́на, Крючкова и Пещерева по два взорванных железнодорожных эшелона, по 10—16 других диверсий, агитационные выступления и большое количество разведывательных акций. Разведданные оказывались ценными. За доставку таких материалов Юрия Сушили́на наградили золотыми часами.

За поимку или смерть каждого члена спецгруппы немецкое командование обещало вознаграждение, в него входила значительная сумма денег, земельный надел и продукты.

Через несколько месяцев Сушили́н, Крючков и Пещерев вернулись на Большую землю, где получили правительственные награды за выполнение дерзких боевых операций в тылу врага.

Многие пилоты-планеристы, оставшись без крыльев, брали в руки автоматы и воевали вместе с партизанами. Юрий Колесов награжден медалью «За отвагу», Иван Борисов — орденом Отечественной войны I степени, другие бойцы-планеристы различными орденами и медалями «Партизан Великой Отечественной войны».

Лучшим из них Г. Малиновскому, Ю. Сушили́ну,

\* ОМСБОН — отдельная мотострелковая бригада особого назначения. Бригада была основным источником кадров для создания партизанских отрядов. На ее базе было создано около 200 отрядов.

Б. Комиссарову и А. Крючкову вручал награды в Кремле Михаил Иванович Калинин.

После войны Юрий Федорович Сушили́н стал доктором военных наук, профессором академии.

Все, что было сделано полезного пилотами-десанниками ВДВ в партизанских районах Белоруссии, совершено при помощи местных жителей. Благородные белорусы, чьи села и города постоянно жег враг, чья многострадальная земля была перепахана бомбами и минами, одна четверть которых погибла под пулями врага и от пыток в застенках гестапо, сохранили верность советской власти и свой национальный характер. Они отдавали бойцам последних лошадей и грабарки. Они кормили их последними крошками хлеба или картошкой и извинялись перед бойцами, если нечем было покормить, нечего дать в дорогу. Они предупреждали об опасности. Прятали раненых, лечили, ясно сознавая, что за это их ждет неминуемая смерть от фашистской руки.

Когда автор собирал материалы к этой книге, каждый планерист, с кем пришлось беседовать, обязательно говорил: «Отметь гостеприимный к другу и лютый к врагу белорусский народ. Поклон ему от нас, великий поклон!»

## Глава двенадцатая ПРОРЫВ ИЗ КОЛЬЦА

Отсутствуют слова, которые могли бы описать дьявольские и грозные действия партизан в эти дни...

*Из книги фашистского генерала Гейлкеммера  
«Борьба и гибель третьей танковой армии»*

Вспоминая грозные годы Великой Отечественной войны, кто-то из ветеранов-планеристов сказал:

— А ведь многим нашим ребятам в полете было не легче, чем космонавтам!

Сказано шутливо, но все почему-то задумались. И было над чем — личные боевые вылеты военных планеристов-ночников в тыл врага можно считать по пальцам одной руки, но каждый полет — смертельный риск.



Вспомним хотя бы об одном из многих вылетов в Полоцко-Лепельскую партизанскую зону перед знаменитым Ушачским прорывом.

Зимой 1943/44 года в канун решительного наступления советских войск гитлеровское командование группы армии «Центр», чтобы изменить положение в своих тылах, разработало крупные операции по уничтожению партизан «Регеншауэр» («Ливень») и «Фрюлингсфест» («Праздник весны»), сосредоточив 60-тысячную группировку с танками, артиллерией, самолетами против 17-тысячной армии народных мстителей.

Партизаны перешли к позиционной войне. В лютые морозы они с помощью мирных жителей Белоруссии построили на границах зоны более 800 двух- и трехнакатных дзотов, отрыли в системе круговой обороны 230 километров противотанковых рвов, траншей и окопов.

В зоне действовало 16 партизанских бригад, они держали под своим контролем основные магистрали, по которым снабжались фашистские войска. Конечно, же, враждебную силу у себя в тылу фашисты терпеть не могли.

Весной 1944 года они, форсируя операции «Регеншауэр» и «Фрюлингсфест», перешли в наступление на широком фронте. Кольцо блокады вокруг партизанской зоны сжималось.

«Не знаю, как людям удавалось выдержать нечеловеческое напряжение тех страшных дней! — говорит В. Е. Лобанок, тогдашний командующий партизан, ныне Герой Советского Союза. — ...Чтобы отвлечь противника от нас, партизан, войска 1-го Прибалтийского фронта предприняли частное наступление на Полоцком направлении. Фронтная авиация наносила меткие бомбовые удары по скоплениям и расположению карательных войск, доставляла нам боеприпасы, взрывчатку, оружие, медикаменты, агитационные материалы...»

В середине марта к партизанам в район Ушачи Витебской области с аэродромов подскока стартовали аэросцепки. Первой вылетела четверка СБ-А-7, планеры пилотировали сержанты Павел Тетерев\*, Алексей Карасев, Александр Дедюлин, Михаил Матвеев.

\* Тетерев Павел Иванович — родился в 1922 году в деревне Ахматово Даниловского района Ярославской области. В детстве — крестьянин, пастух. Комсомолец с 1938 года. Выпускник Ярослав-

Ночь беспросветная. Планер ярославца Павла Тетерева загружен толом и противотанковыми гранатами. Груза было так много, что пилоту пришлось залезать в кабину не через дверь, как обычно, а снимать плексигласовый колпак пилотской кабины. Пробираясь в свое кресло, он еще подумал: «Для подрыва одного поезда нужно шесть — десять килограммов тола, а здесь более тонны!»

Взлетел удачно, и это уже была треть успеха. Удерживаться на тропе за почти невидимым самолетом было так трудно, что, напрягаясь, не обращал внимания на воздушную обстановку. Вспышки зенитных снарядов, разноцветные пулевые трассы ослепляли, особенно при пролете линии фронта. Планер Павла Тетерева до точки отцепки вел через ночь и огонь опытный экипаж самолета младшего лейтенанта Василия Демина, со штурманом Иваном Егоровым и стрелком-радистом Гоборовым\*.

На высоте 3000 метров подошли к расчетной точке отцепки и увидели на черной земле мерцающие огни в виде буквы «Т».

Миганием ручного фонаря стрелок-радист подал планеристу команду на отцепку. Павел отцепился. Не без труда рассчитав посадку, приземлился около третьего костра. Полной уверенности, что сел к своим, у него не было, и, как его учили, как он делал первый раз (это был второй его боевой вылет в тыл врага на планере), Павел занял оборону под крылом, приготовил к бою ППШ и пистолет.

— Стой, кто бежит!

Услышал ответ на русском и белорусском языках:

— Свои, партизаны...

ского аэроклуба, затем СВАПШ. В письмах к автору очень просил отметить в книге погибших Ю. Соболева, Ю. Никонова, Н. Рябина, И. Мазаева, Годунова, Размадзе и других товарищей по оружию.

П. И. Тетерев демобилизовался из ВВС с должности командира авиаэскадрильи. Работает начальником отдела кадров ярославского института Гипроприбор.

\* Это был 10-й полет экипажа самолета-буксировщика за линию фронта. В 11-м их сбил фашистский ночной истребитель. При неожиданной атаке Василий Демин и Иван Егоров погибли, а стрелок-радист Гоборов выпрыгнул из горящего самолета; благополучно приземлился и вернулся в свою воинскую часть.



Увидев в бликующем свете костра, что люди безоружны, Павел подпустил их к себе. Партизаны вмиг подхватили его и стали качать на руках. А узнав, что кроме взрывчатки он привез им в вещмешке еще и десять килограммов соли, они расцеловали его, исцарапав щетинистыми бородами щеки пилота. Соли у партизан не было. Основную пищу — картофель они макали в миски с горькой водой — разведенное химическое удобрение. От такой «соли» слепли.

— За мной идут еще три аэросцепки! — сообщил Павел и, взяв ракетницу для подсвета товарищам, вместе с партизанами стал ждать.

Прошла бессонная ночь — товарищей не было.

Под утро Павла отвели в партизанскую землянку, где он забылся в полусне. Но не надолго. Его подняли и сообщили, что в 5—7 километрах от площадки разбился планер Миши Матвеева. Он привез противотанковые ружья, патроны к ним, но сам погиб. Партизаны похоронили его, поклонившись праху юноши.

А где еще два планериста, вылетевших в ту ночь?

Примерно через неделю в селе Ушачи Павел Тетерев встретился с Алексеем Карасевым.

При подлете к цели их аэропоезд густо обстреляли зенитки. Самолет стал резко маневрировать, уклоняясь от взрывов, и потерял ориентировку. Планеристу пришлось выбирать: возвращаться на свою базу или отцепиться. В грузовом отсеке автоматы и боекомплекты к ним, так нужные партизанам. Леша Карасев отцепился, не видя посадочных знаков, и приземлился на нейтральной полосе, между немцами и партизанами, на заснеженное озеро Шо.

Приземлился бесшумно. Замаскировал планер. Добрался до ближайшего населенного пункта. К счастью, встретился с партизанами. Планер с грузом передал им под расписку, а сам был доставлен в Ушачи, где базировался один из пунктов для эвакуации подбитых летчиков, планеристов, тяжело раненных партизан и детей.

Четвертый планерист Александр Дедюлин (земляк Павла Тетерева — оба ярославцы) в ту темную трагическую ночь отделался испугом. Его буксировщик СБ, пилотируемый старшим лейтенантом Алексеем Тарасенко, попал в густую облачность, потерял пространствен-

ное положение и без скорости свалился в штопор. Стальной трос лопнул, как струна, — планерист оторвался, с большим трудом приземлился у самой линии фронта, к счастью, на нашей стороне. Его подобрали саперы.

А летчик-буксировщик Тарасенко сумел вывести самолет из штопора и возвратился на свой аэродром, но... без штурмана, с открытым люком штурманской кабины.

Штурман Алеша Койнаш потом рассказал:

— Вижу, что мы падаем к земле, связи с командиром нет, чувствую, ничем помочь не могу, открыл люк и выпрыгнул. Приземлился, а точнее, повис на деревьях. Через неделю добрался до своей части.

Так, из четырех планеров, вылетевших первыми в Ушачи, удачлив оказался лишь Павел Иванович Тетерев. Он передал свой груз в бригаду Героя Советского Союза П. Романова. Командующий Полоцко-Лепельской зоной В. Е. Лобанок при встрече крепко обнял молодого планериста и по всей форме, за своей подписью, выдал документ о сдаче партизанам тола и личного автомата ППШ.

А партизанский генерал Дубровский, вручая Павлу Тетереву медаль «Партизан Отечественной войны I степени», сказал, добро улыбаясь:

— Этот лихой парень привез нам кроме боевого груза еще и соли, и свежие газеты, был среди партизан политинформатором и пропагандистом...

Самолеты и планеры с различными грузами прилетали к партизанам один за другим, но силы были неравны, кольцо сжималось. К 30 апреля за 20 дней непрерывных жестоких боев 230-километровая партизанская круговая оборона сократилась до 20 километров.

Партизаны дрались ожесточенно. Бронебойщики подпускали вражеские машины на 30—40 метров и расстреливали их в упор из противотанковых ружей, которые привез с Большой земли Миша Матвеев.

Когда кончались патроны к ПТР, бронебойщики бросались под танки с гранатами. Четыре дня отбивали жестокие «психические» атаки карателей бойцы 16-й Смоленской бригады, партизаны бригады им. Ворошилова. Особенно яростно наседал враг на участках



Лепельской партизанской бригады и бригады «Алексей». Партизаны бились за свою партизанскую республику, за 100 тысяч мирных жителей, находившихся в ней. Самые горячие огневые точки Тетча, Веселая Горка, Ушачи — «столица» партизанской зоны, Новое Село, Паперина и Плина, озеро Шо помнят и военные планисты. И они решали судьбу партизанского края.

Поступил приказ на прорыв.

«В мгновение наши передовые части, упрятанные ночной теменью, превратились в стремительно движущийся огненный поток. Группы прорыва завязали бои на узлах сопротивления, — пишет В. Е. Лобанок, — и враг не выдержал натиска. Гарнизоны карателей были сметены.

Потом мы узнали — в том ночном бою, в прорыве, партизаны уничтожили 12 танков, 6 орудий, 18 пулеметов, убили и ранили до 900 гитлеровцев. Вместе с нами в пробитую брешь устремились и мирные жители. Многие бежали по полю, прижав к себе грудных детей...» \*

Во главе группы партизан отряда Родионова, рядом с командиром, в прорыв шел и пилот-планерист А. М. Крючков, показавший в бою беззаветную храбрость.

Сохранив боеспособность, через месяц партизаны Белоруссии накануне операции «Багратион» взрывали, парализовывали движение на железных дорогах. В зарядах, рвущих под колесами гитлеровских поездов рельсы, был и тол, привезенный с Большой земли планеристом Павлом Тетеревым и его товарищами из 1-го авиационно-планерного полка ВДВ.

На поле, около деревень Новое Село, Паперина и Плина стоит сейчас мемориальный комплекс «Прорыв». Устремленный вперед бронзовый партизан ударом груди пробивает брешь между гранитными глыбами...

Планеристы, благополучно возвратившиеся из Бегомльской и Ушачской партизанских зон ранее, участвовали в десантировании на правый берег Днепра...

## Глава тринадцатая

### ЧЕРЕЗ ДНЕПР

Земля по-прежнему крутилась по орбите,  
Не зная всей трагедии причин,  
Они во мраке ночи утонули,  
Ушли во мглу неведомых пучин.

*Из песни военных лет*

Десантирование на правый берег Днепра предусматривалось осуществить в течение двух ночей. Для этой цели выделили 180 самолетов Ли-2 и 35 десантно-транспортных планеров А-7 и Г-11. Исходный район для десантирования включал три аэродрома — Лебедин, Смородино, Богодухов — на удалении от района выброски 200 километров, что позволяло в течение одной ночи производить два-три вылета авиации.

Посадка десантных планеров с артиллерией на борту намечалась в промежутках между выброской парашютных эшелонов.

Выброска 3-й и 5-й воздушно-десантных бригад на Воронежском фронте в сентябре 1943 года в район города Черкассы, находившегося в тылу врага, была оперативным десантом с задачей: оттянуть на себя значительные силы врага и тем самым облегчить положение наших войск, форсировавших реку Днепр.

В операции участвовали в основном летчики-буксировщики и планеристы 1-го ОАПП, но были и прикомандированные к ним экипажи из других авиационных подразделений.

Операция подготавливалась спешно, поэтому уже на первом этапе ее были неоправданные жертвы. Из планерного полка погибли экипаж буксировщика лейтенанта Рыскина, чуть раньше — пилот-планерист Сергей Барышников.

Рассказывает Анатолий Бурашников:

«...Когда мне сказали, что я полечу на задание под Орел и куда-то дальше, я очень обрадовался. С аэродрома бегом в столовую и в штаб, в темноте сбил какого-то солдата, несущего в котелке ужин. Он обругал меня, а мне было весело.

Сначала с Сережей Барышниковым должен был лететь Сергей Царахов, но командир заявил, что полетит только со мной. Почему так? Мы с ним были почти

\* Лобанок В. Е. Прорыв. — Правда, 1975, 22 марта.



однофамильцы, как механику он мне больше всех доверял.

Барышников, Багонатов, Соболев, Стрельников и другие опытные планеристы готовились недолго. Утром вылетели в Орел. Наш планер буксировал Агапов. И хотя погода была плохая, по мнению синоптиков, нелетная, до Орла мы добрались благополучно.

Переночевали. Утром нужно было лететь дальше, в Крапивное, где в планер нам должны были загрузить пушку с расчетом, и за Днепр.

Выходим на аэродром, смотрим, буксировать нас собирается не экипаж Агапова, а другой. Летчик незнакомый. Сережа спрашивает его:

— А раньше вы с планерами летали?

— Подумаешь, — отвечает, — невидаль! Я с бомбами летал, а уж вас как-нибудь дотащу.

И потащил. Как взлетели, не помню. Погода была опять неважная. Я лег на чехлы подремать...

И вот, как будто во сне мне показалось, что я проспал боевой вылет. С ужасом пытаюсь вскочить, и не могу — страшная боль в теле. Чувствую, что мне делают укол в ягодицу. Ничего не пойму, спрашиваю:

— Где я?

— В госпитале, — отвечает медсестра.

— Почему?

— А это вам лучше знать.

Пришел комиссар Иванчихин с каким-то военным и спрашивают:

— Расскажите, как все получилось?

— Ничего не помню, — отвечаю я. И только тут мне стало ясно, что не проспал я вылет, а разбился. Спрашиваю сразу:

— Где Сережа?

— Барышникова мы похоронили.

Потом Иванчихин рассказал, что случилось с нами. Погода была нелетная, сильно ветреная, с порывами. Летчику, видимо, надоела болтанка, и он решил поскорее добраться до места, увеличил скорость. Планер ее не выдержал. У нашего планера Г-11 сначала отлетел элерон, потом крыло, и весь планер развалился...

Вообще, вся операция была тогда очень неудачной. За Днепр перелетели Стрельников, Толя Агеев, — они погибли. И еще кто-то, сейчас не помню...

В ночь на 24 сентября 1943 года на правый берег

Днепра, в районе Букрина и Канева, десантировалось парашютным способом около пяти тысяч красноармейцев. Эти сильные, хорошо натренированные ребята шли на смертный бой. За плечами у каждого туго набитый вещевой мешок с запасом продовольствия, фляжка с водой, автомат или карабин, гранаты и патроны в специальных карманах дополняли снаряжение.

Немцы сосредоточили в Букринской излучине Днепра крупные силы и именно в тех районах, куда прыгали десантники и приземлялись планеры. Это резкое изменение обстановки в районе выброски воздушного десанта не было своевременно установлено разведкой войск Воронежского фронта.

По мере приближения самолетов с десантниками и аэропланов немцы повсюду зажгли костры, строения, стога сена, бросали тысячи ракет, чем вводили в заблуждение экипажи наших самолетов и планеров, затрудняли десантирование.

— События той ночи до сих пор у меня перед глазами, — рассказывает бывший командир-десантник Г. Чухрай. — Чем ближе наш самолет подходил к линии фронта, тем злее били зенитки, прожекторы обшаривали небо, почти постоянно висели «фонари» — осветительные бомбы. Нам не повезло: выпрыгивали из самолетов в секторе зенитного огня. До этого мне порядком пришлось хлебнуть военного лиха: был дважды ранен, воевал в Сталинграде, но такого — падать навстречу сверкающим трассам пуль, сквозь пламя горящих в небе парашютов товарищей, такого еще не испытывал...

Значительная часть десантников приземлилась на боевые порядки немецко-фашистских войск. Серия роковых ошибок, допущенных как при подготовке десанта, так и в ходе десантирования, поставила воздушных бойцов в крайне тяжелое положение в первые же часы после приземления.

Сильный ветер разбросал десантников на большой площади, и это затруднило сбор. И все-таки к утру десантники собрались в большом лесу, за спиной врага.

Теперь надо было дерзкими действиями нанести врагу материальный и моральный ущерб, в деталях разведать систему вражеских укреплений в этом районе и потом по условному сигналу ударить по фронту противника, облегчая своим наступающим войскам форсирование Днепра.



Десантники не были одинокими на этой земле, еще занятой врагом. Всюду — в лесах, и в селах, и на хуторах — они находили себе друзей среди местного населения, среди тех, кто скрылся от оккупантов и партизанил с оружием в руках.

В условиях сильного зенитного огня противника высадка десанта осуществлялась с больших высот, вследствие этого десантные подразделения были разбросаны на значительной площади в Каневском, Мироновском, Таращанском и Черкасском районах. Десантникам оказывали помощь партизаны. Отряд Г. Иващенко помог собраться и объединиться в одно подразделение 400 парашютистам, отряд Д. Горючего собрал 100 бойцов. Каневский партизанский отряд К. Солодченко объединился в одну бригаду с 1000 десантниками.

Каневский лес, в котором обосновался десант, своей северной частью примыкал к двум крупным селам, расположенным в нескольких километрах одно от другого. В одном селе находились тылы армейского вражеского корпуса, в другом — штаб части и унтер-офицерская полевая школа.

Десантники разгромили оба вражеских пункта.

Немцы оттянули часть сил с переднего края обороны и направили специальные эсэсовские отряды из резерва для борьбы с десантом.

Лес гудел. От непрерывной стрельбы люди глохли. Подступы к позициям десантников были завалены трупами эсэсовцев.

К вечеру третьего дня с левого берега Днепра прилетели легкие транспортные самолеты с боеприпасами, но груз свой сбросить не могли: не было опознавательных костров — десантники ушли с позиций в отрыв отседающего врага и, сделав 26-километровый форсированный марш по открытой местности, обосновались в другом лесу, в Тагачанском, а 23 октября перешли в Черкасский лес.

Дерзкие действия десантников продолжались. Налеты на ближние коммуникации противника, его гарнизоны, штабы и резервы следовали один за другим. Ожидая с левого берега сигналов о заключительном ударе по врагу с тыла, поредевшие бригады совершили еще несколько ночных маршей и перебрались в обширный лес, примыкающий к Днепру. Здесь действовал партизанский отряд под командованием Г. К. Иващенко.

В этом отряде находился и первый секретарь Черкасского райкома партии С. Н. Палёха, голову которого враг оценил в полмиллиона марок с натуральным прикладом в виде хозяйства и земель.

Среди десантников и партизан действовали и французские патриоты, которые были привезены гитлеровцами для строительства узкоколейной железной дороги. Французы установили связь с черкасскими подпольщиками, передали им радиоприемник и важные сведения о дислокации немецких войск, а затем перешли к партизанам, прихватив с собой четыре подводы с винтовками, пулеметом и продуктами.

Питания хватало: в движении по тылам десантники отбили у врага большой гурт скота и захватили продовольствие с одного из крупных вражеских складов. А боеприпасы кончались. Считанным было и годное к бою оружие. Недоставало медикаментов для лечения многочисленных раненых. В эфир полетели тревожные радиogramмы.

Вскоре на новый бивак десантников стали летать транспортные самолеты, сбрасывать мешки с боеприпасами и продовольствием на заранее намеченные площадки. Бесшумно заскользили через Днепр в ночном небе планеры, загруженные снаряжением и медикаментами. Они садились в просеки или прямо на лес, немногие попадали на поляны, некоторые разламывались при посадке и из их нутра высыпался драгоценный для десантников груз. Так погиб, например, пилот Агеев, раздавленный минометом. Благополучно приземлились Ю. Никашев, М. Куров, В. Выгонов.

К сожалению, многие имена героев, пилотов-планеристов, участвовавших в Днепровской операции, автору книги неизвестны, несмотря на поиски, неизвестна и их судьба. Большинство из них пали смертью храбрых при посадках или в последнем решающем бою, когда поступил приказ от командования 2-го Украинского фронта о решительном ударе в спину врага.

Массированная атака началась ночью. Она была внезапной и стремительной. Фашисты, застигнутые врасплох, пятились к Днепру, к своей первой линии обороны.

В те страшные часы, когда десантные батальоны, а с ними и оставшиеся в живых пилоты-планеристы, истекая кровью, ожесточенно дрались с врагом, стрелковый полк, предупрежденный по радио десантниками, форси-



ровал в туманное утро Днепр и почти без единого выстрела вступил на правый берег...

Газета «Правда» 30 ноября 1943 года писала: «Черкасская операция одна из интереснейших битв, разыгравшихся за Днепром в 1943 году... В этой операции тесно взаимодействовали... три основных силы: части Красной Армии... наносившие главный удар, партизанские отряды, бывшие из лесов, и части десантников, выброшенные за спиной обороняющихся немцев»\*.

Пилоты-планеристы сделали много боевых полетов и в прифронтовой зоне. И были они тоже нелегкими.

10 ноября 1943 года Павел Тетерев и Иван Мазеев в паре за одним самолетом СБ вылетели на прифронтовой аэродром Белорусского фронта. Погода была плохая. Аэропоезд оказался выше облаков.

Часа через два летчик-буксировщик Кренин и штурман Царик потеряли ориентировку и взяли обратный курс на восток. Длительное время летели вне видимости земли, устали. Нырнули в просвет облаков, снизились. Вышли на двухколейную железную дорогу, по ней на Ярославль, а затем на свой базовый аэродром.

Иван Мазеев от большой усталости (полет «парой» продолжался более четырех часов) не узнал своего аэродрома, но дальше уже лететь не мог, отценился и сел, считая, что совершил вынужденную посадку. Позже он признался Тетереву, что своего аэродрома не признал, да и куда приземлился, видел плохо.

Через два дня, 13 ноября, они в том же составе вновь повторили полет. Погода снова была сложной, но все же аэропоезд долетел до цели. От снегопада на планерах забились, замерзли трубки Пито и Вентури; отказали приборы скорости и высоты. Пришлось планеристам садиться, определяя высоту на глазок, скорость на слух, а вернее — интуитивно. Ваня Мазеев, видимо, допустил ошибку, потерял скорость на четвертом развороте и свалился в штопор. Не хватило ему сил и опыта на эти два изнурительно сложных полета...

Пионером полетов на планерах в тыл врага был Владимир Донков, который в августе 1942 года, ночью, первым пересек линию фронта и приземлился с грузом

\* Галин Б., Денисов Н. На правом берегу Днепра: Сб. Крылатая гвардия. — М.: 1978.

у брянских партизан, за что награжден орденом Отечественной войны II степени.

Последний полет на планере к партизанам Белоруссии в Ушачи совершил Александр Синицын в апреле 1944 года. На этом боевые планерные операции закончились. Пилоты-гвардейцы стали летчиками и уже на самолетах продолжали военную службу. Особенно хорошие получились из планеристов летчики-истребители. При полете на буксире у них развилось чувство дистанции, они не боялись подходить к самолету врага почти вплотную, находили его даже при плохой погоде. Самый высокий пример мужества и точного глазомера в боях показал бывший спортсмен-планерист трижды Герой Советского Союза Александр Покрышкин. Так закончилась боевая планерная эпопея в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 годов.

## Глава четырнадцатая ОНИ ИЗ ПЛАНЕРИСТОВ

Конечно, бывало и страшно, до дрожи пальцев. А потом ничего, проходило. Это вообще, по-моему, самое большое удовольствие — преодолеть себя, да еще и дело сделать.

С. Н. Анохин

Имя Сергея Николаевича Анохина, ныне заслуженного летчика-испытателя СССР, лауреата Государственной премии, Героя Советского Союза, стало известным в стране еще в предвоенные годы, когда молодой планерист и парашютист Сергей Анохин успешно испытывал новую технику в Высшей планерной школе Осоавиахима в Крыму.

Позже он давал путевку в жизнь и тяжелым отечественным самолетам с несколькими двигателями и сверхзвуковым истребителям. Своим наставником по летному мастерству его считают многие славные летчики, в том числе Юрий Гагарин, Герман Титов и другие космонавты. К его мнению прислушивался академик С. П. Королев. Известные миру авиаконструкторы доверяли ему первому взлетать на своих крылатых аппаратах.



Но особенно прочно имя Сергея Анохина осталось в памяти военных планеристов-фронтовиков, ведь с начала Великой Отечественной войны он — в рядах воздушно-десантных войск.

Испытание планера «Рот-Фронт» на прочность... освоение парашютных прыжков методом срыва... буксировочные полеты на коротком тросе в облаках и впервые ночью... первые полеты к окруженным в тылу врага партизанам... — эти и другие памятные дела Анохина не раз описывались в прессе и книгах. Нас же интересуют «будничные» дела летчика в военном планеризме. Чтобы избежать пафоса и преувеличений и дополнить рассказ о первом рейсе к партизанам бригады «Железняк», дадим слово самому Сергею Анохину:

«Весной 1943 года мы находились на Калининском фронте... Командовал нашей группой один из первых советских планеристов — Павел Владимирович Цыбин... Так вот, летали мы за Полоцк, там был партизанский аэродром. Его держала бригада, которой командовал капитан Титков. В то время его Железняком называли...

Аэродром у партизан был маленький, и садиться на нем могли только легкие самолеты. А много ли ими перевезешь? Но мы приспособились: летали на СБ и Ил-4, сбрасывали необходимое с парашютами, а большую часть грузов доставляли на планерах. Летали, конечно, ночью... Обычно СБ брали планеры Г-11 и А-7. Они приземлялись на маленькой площадке. Их немедленно разгружали, оттащивали в сторону и тут же сжигали — вывезти обратно все равно нельзя, а фашистам зачем оставлять?

Как-то в марте вызвал нас командир группы Цыбин и сказал:

— Сегодня ночью...

В тот раз на борту моего планера разместилась группа партизан, возвращавшаяся в свою бригаду. Долетели благополучно, хотя на линии фронта фашисты открыли сильный огонь. Только совершили посадку — смотрю, идет навстречу человек. Что-то неуловимо знакомое было в его облике. И вдруг слышу:

— Сережа, вот неожиданность!

Батюшки, да ведь это же Костя Сидякин, старый знакомый по работе в Осоавиахиме.

Оказалось, Сидякин уже давно воюет в тылу врага и за боевые подвиги награжден орденом Ленина.

— Дело есть, и серьезное, — сказал Константин. — В недавнем бою ранило двух наших командиров. У одного началась гангрена. У другого прострелено легкое, срочно нужна хирургическая помощь.

Положение создалось сложное. Вывезти раненых на легком самолете нельзя — носилки не войдут. А сидеть они не могут — оба в тяжелом состоянии. Остается один выход — планер, в нем можно поставить в ряд носилки.

Осмотрели аэродром. Картина безрадостная: проталины, грязь, небольшие воронки. Да и длина площадки метров 500, не больше. Вот и решай задачу. Легкий самолет не поднимет планера с людьми. Нужен СБ. А кто сумеет посадить двухмоторный бомбардировщик на такой пятачок? Да еще ночью. Разве только старшина Юрий Желютов.

Доложили командованию по радио о создавшейся обстановке и попросили прислать Желютова. Вскоре пришел ответ: «Завтра ночью будет самолет Желютова».

СБ прилетел в 12 ночи. Экипаж мастерски совершил посадку. Самолет сразу подрулил к планеру, в котором уже укрепили носилки с ранеными.

Старшина привез обычный стометровый буксировочный трос. Для такого аэродрома он был слишком длинен. Грузеному СБ, чтобы оторваться от земли, нужен разбег в километр, не меньше. А тут всего 500 метров, к тому же 100 из них уйдет на трос.

Как-то в Центральном аэроклубе имени Косарева я водил планеры на коротком тросе и даже на жесткой деревянной тяге длиной всего в два метра. Вспомнив этот опыт, мы связали узлами трос, укоротив его до десяти метров. Так выиграли еще 90 метров для разбега.

Сажусь в кабину...

(В этом месте рассказа С. Анохин упустил одну деталь. Когда принесли раненых и бережно поместили в кабине планера, он снял свой парашют, отдал его Косте Сидякину, сказав: «Раненые должны знать, что пилот не покинет их в критическую минуту, что он разделит их судьбу до конца». Потом занял свое место и взялся за штурвал.)

Мигнул зеленый глазок электрического фонарика. Короткий, стремительный разбег — и мы в воздухе. Мо-



лодец Желютов! Всего 400 метров потребовалось ему для взлета...

Признаться, самой большой наградой для нас было сообщение о том, что жизнь раненых спасена.

После войны я встретил Желютова. Он уже летал на реактивных самолетах. А кто были эти партизаны — не знаю до сих пор...

«Метры, равные жизни» — так назывался очерк П. Корзинкина, из которого взят рассказ С. Н. Анохина, опубликованный в газете «Советская Россия» 23 мая 1962 года. На очерк пошли отклики читателей, и через 19 лет Сергей Николаевич узнал, кого он спас.

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

Три месяца, лежа на носилках, он продолжал командовать отрядом, но потом началась гангрена. Вот тогда на планере его и вывез Анохин. Это произошло 17 марта 1943 года. К этому времени отряд «Истребитель» пустил под откос 22 железнодорожных эшелона с живой силой и вооружением врага, взорвал 5 мостов, разгромил 4 фашистских гарнизона и уничтожил свыше 2000 гитлеровцев и их приспешников.

Вторым спасенным оказался Алексей Шевченко, тоже командир партизанского отряда, раненный в бок и грудь. После госпиталя на Большой земле он снова отправился во вражеский тыл. Работал секретарем подпольного Мядельского райкома, участвовал в создании двух новых партизанских бригад.

Узнав об этом, Сергей Николаевич сказал:

— Вот и отыскиались партизаны... Достойные оказались люди.

Сергей Анохин пришел в авиацию, как и многие его сверстники, и в то же время оригинально.

— Авиация для меня началась... со счастливого билета. Я выиграл ее в лотерею, — говорит он. — Не удивляйтесь.

В 20—30-е годы очень популярными были лотереи Осоавиахима. И как-то старший брат Сергея подарил ему билет. Билет выиграл лыжи. Лыжи по тем време-

нам стоили дорого, и все считали, что Сергею повезло. Но когда он пришел за ними, увидел на рекламном плакатике другой выигрыш — полет на аэроплане вокруг Москвы. Он тут же попросил заменить лыжи на место в самолете.

Из аэроплана он вышел восхищенный и потрясенный, твердо решив стать летчиком. Вот так детская непрактичность определила его будущее.

Летать Сережа Анохин начал так же, как и тысячи его сверстников — в планерном кружке Осоавиахима.

— Все мы в те годы мечтали о профессии летчика, — говорит Сергей Николаевич. — Но как достичь этого, с чего начать? Помог мне тогда мой товарищ по работе в Бахметьевском автобусном парке Г. А. Кох. Он тоже был шофером, а в свободное время занимался в Московской планерной школе. Вот туда-то по его совету и рекомендации я и поступил...

Начинали юноши с коротких «пробежек», «подлетов», ну а потом приходил день первого полета. У Сергея это было утро одного из дней 1930 года на станции Первомайской, теперь хорошо известная Планерная. Есть там Лысая гора. Вот с нее и «прыгнул» первый раз Сережа Анохин на планере Т-4-бис.

Время для Анохина понеслось с немыслимой быстротой: работа, учеба в Коктебельской высшей школе летчиков-парителей.

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

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

Пилот набирался опыта, который, сплавляясь с врожденным талантом, позволил ему стать мастером советского планеризма, и летная книжка Анохина фиксировала на своих страницах всесоюзные и мировые ис-



пытательные полеты. Анохин был не только бесстрашен, но и максимально грамотен в небе, летал без ошибок.

— Неужели так уж и без ошибок? — однажды спросил его журналист.

— В воздухе крупных не помню, а вот на земле однажды совершил, — улыбнулся Сергей Николаевич. — Когда работал инструктором в Коктебельской высшей школе парителей, отказался принять в свою группу молоденькую девушку — Маргариту Раценскую. Я тогда искренне считал, что женщинам в планерном спорте не место. И ошибся. Впоследствии Раценская стала рекордсменкой мира, заслуженным мастером спорта, судьей международной категории и... моей женой.

Да, Маргарита Раценская освоила полеты и на планерах, и на самолетах. Ставила рекорды. Вместе с мужем учила летать в Турции первых спортивных планеристов. Участвовала в воздушных парадах над Красной площадью. В годы войны готовила, как инструктор, летчиков для фронта.

Сам Сергей Николаевич Анохин начал военную службу на опытном полигоне воздушно-десантных войск Красной Армии, испытывал самолеты, планеры, парашюты и иную десантную технику. В частности, ему довелось первому в мире поднять в воздух летающий танк конструкции Олега Константиновича Антонова.

Некоторое время он занимался лётно-испытательной работой и в Саратове, проверял «право на жизнь» одной идеи.

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

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

Анохин провел буксировку У-2 за У-2, Р-5 за Р-5 и выявил, что однотипные самолеты в аэропоезде летать не могут, но вполне возможна буксировка легкого самолета тяжелым. Так, разведчик Р-5 перетаскивал связной У-2; а бомбардировщик СБ — разведчика Р-5. Летчик СВАПШ Петр Круглов на самолете СБ легко

поднимал с земли и истребитель Як-1, который, как планер, пилотировал Сергей Анохин.

Немалую пользу как испытатель он принес боевому планеризму. Одно событие особенно врезалось в память ветеранов, так как конечный результат этого испытания позволил сохранить жизнь многим пилотам-планеристам.

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

Найти причину «неповиновения» планера и противостояния против него поручили Сергею Анохину.

Буксируемый самолетом, он на новеньком аппарате этой же конструкции поднимается в воздух. Планер отлично слушается рулей. Анохин отцепляется от буксировщика и приступает к выполнению задания. Делает скольжение на правое крыло секунду, другую... и вот оно: планер помимо воли пилота перебрасывается на левое крыло и срывается в штопор. Однако он по-прежнему послушен рулям и сразу выходит из штопора.

Высота достаточная, и можно продолжить испытание. Теперь Анохин выполняет скольжение на левую плоскость. Планер перебросился в правый штопор и тоже легко из него вышел, как только захотел этого испытатель.

Приземлившись, Анохин доложил:

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

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

— Это надо еще уточнить.

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

С утра Анохин с инженером-испытателем Авдеевым тщательно осмотрели планер, все подготовили к полету. Инженер ушел в столовую обедать, а пилоту не хо-



телось тащиться почти километр по жаре, и он остался на аэродроме, решив довольствоваться бутербродом и чаем из термоса.

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

Очнулся от стука. Показалось, что в планер вбивают гвозди. Анохин вышел из кабины, смотрит: солдат с величайшим усердием приколачивает фонарь аварийного покидания планера к пилотской кабине.

— Ты что делаешь?!

— Мне приказали укрепить прочно этот колпак, а то летчик жалуется, что через щель сильно дует, — ответил солдат, глядя на Анохина синими наивными глазами.

— Разве это так делают?!

— Не испортим! — заверил солдат. — Мы дело понимаем. Мой папаша столяр, и я тоже. Видите, гвозди длинные и тонкие. Дерево не поколет, а колпак не то что ветром — топором не отобьешь.

— А знаешь ты, для чего этот колпак нужен?

— Нет! Я еще технику не изучил. Меня только вчера на аэродром прислали работать по столярной части.

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

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

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

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

Нужная высота набрана. Анохин отцепляется, включает приборы-самописцы и делает глубокое скольжение на правое крыло. Первый виток, второй, третий... Но, вращаясь вокруг своей продольной оси, планер поднимает нос выше горизонта. Это признак плоского штопора, из которого летательный аппарат может и не выйти.

«Не стоит рисковать», — думает Анохин и ставит рули на вывод из штопора.

Не слушается планер! Он вращается все быстрее и быстрее. Анохин делает еще попытку вывода и еще. Опять безрезультатно. Увлеченный борьбой с непокорной машиной, он забывает про землю — она стремительно приближается. И когда он видит ее, она смертельно близка. Глаза выхватывают из общей картины лес, отдельный дуб и даже опаленную молнией его вершину и отдельные ветви. Это значит — до удара остались секунды.

Анохин сбрасывает фонарь, торопливо рвет пряжки привязных ремней и, наполовину вывалившись из кабины, открывает парашют. Чувствует рывок открывшегося купола, и через мгновение под его ногами разлетается в мокрые клочки кочан капусты.

Хочется курить.

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

Наклоняется к парашюту, собирает его.

И вдруг автоматические движения останавливает мысль, пугающая, горячая до того, что во рту мгновенно пересыхает: «Сейчас меня могло не быть!.. Не засни я по счастливой случайности в планере, и усердный солдат намертво бы забил фонарь моей кабины!»

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

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

— Слава богу, жив! — и начинает что-то объяснять.

— Подожди, дай сначала закурить, — просит Анохин.

Гибель планера не прекратила испытаний. Видимо, штопор был начат на недостаточной высоте. Полная и ясная картина при этом не получилась. Командование решило повторить испытание.

Анохин глубоко верил в парашют. Но на этот раз вынужденный прыжок и обстоятельства сильно подействовали на его нервы. В голову лезла разная чертов-



щина. Он думал о различных случайностях, которые могли помешать воспользоваться парашютом. А их тысячи, и все предвидеть, конечно, невозможно. Ведь, например, обладая даже самой необузданной фантазией нельзя было предположить, что кто-то заколотит гвоздями фонарь пилотской кабины.

Свое волнение Анохин тщательно скрывал от окружающих. И ожидание нового полета было мучительным. А он откладывался со дня на день из-за погоды. Циклон, зародившийся где-то у скалистых берегов Скандинавии, принес низкие лохматые тучи, прочно нависшие над аэродромом. От постоянного нервного напряжения Анохин потерял сон, аппетит.

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

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

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

В последующие дни Сергей Анохин еще несколько раз выполняет штопор на загруженном десантном планере. Аппарат с большим опозданием все-таки выходил в горизонт. Удалось установить и причины срыва. Дефект оказался производственным, а не конструктивным. На заводе некоторые детали делали из более тяжелого, чем положено, материала, из-за этого сместилась центровка аппарата, нарушились аэродинамические качества.

Этот рассказ почти без изменений записан со слов Сергея Николаевича Анохина. После испытаний многие авиаторы утвердились в мысли, что «Анохину не ведомо чувство страха». Как видим, это не так. Анохин *умел его преодолевать*. Шесть раз в жизни ему приходилось покидать машину в воздухе, когда положение создавалось безвыходное.

Самый драматический случай произошел в 1945 победном году.

Он испытывал стремительный боевой аппарат на предельной скорости с максимальной перегрузкой. При резком выходе из пике отлетело крыло. Машина, кувыряясь, пошла вниз. Благополучно покинуть ее не удалось. Разбито лицо, глаз, сломана рука. Да еще, как на зло, вытяжное кольцо парашюта выскочило из кармана ранца. Он ощупью по бронированному шлангу искал кольцо. А живая земная карта укрупнялась на глазах.

— Чудесная вещь человеческая психика, — говорит Анохин, — знаешь, что ничего не поможет, а все же стараешься что-то предпринять. Маму вспомнил. Парашют раскрылся, но ветер сильный. Рука сломана — стропами управлять не могу. К счастью, спустился у берега лесного озера. Парашют сразу упал на деревья. А если бы потащило по земле, окончательно бы руки-ноги поломал.

Один глаз у Сергея Николаевича вытек, и врачи запретили ему летать. Но он не сдался. Стал тренировать глубинное зрение, чтобы научиться видеть одним глазом так же, как двумя. С утра до вечера изводил себя тренировками: подбрасывал и ловил одной рукой камешки, поначалу упрямо пролетающие мимо ладони; по двум установленным вдалеке палкам определял, какая из них ближе; ходил по крутым ступенькам высокой лестницы, учился вновь определять расстояние с разновысотных площадок до земли...

Добился своего — врачи сдались.

В связи с этим Сергей Николаевич хорошо помнит наказ С. П. Королева, пригласившего его для подготовки первой группы космонавтов:

«Если кто-либо будет забракован, — написал Королев на списке космонавтов, — не только из этого списка, но и из других, то надо отнестись очень серьезно и убедиться, что товарищ действительно не годен. Может быть, его можно лечить, тренировать и т. д. Прошу вас подойти очень бережно, осторожно».

Планерист, парашютист, летчик-испытатель, наставник космонавтов — вот грани разносторонней деятельности Героя Советского Союза Сергея Николаевича Анохина, имя которого овеяно легендами и крылья которому дал планеризм.



И кроме Сергея Николаевича Анохина многие боевые планеристы впоследствии стали летчиками-испытателями.

Познакомимся с Виктором Игнатьевичем Кузнецовым.

Закончив в 1942 году СВАПШ и получив звание «сержант», Виктор Кузнецов служил во 2-м авиапланерном полку. На планерах он перевез немало грузов на прифронтовые аэродромы, а в октябре 1943 года стал летать на самолетах Як-6 и Ще-2, тоже машинах транспортных.

Слабо удовлетворяла эта работа горячего парня, и, чтобы освоить машину боевую, Виктор добровольно вступил в Войско Польское, переучился на бомбардировщик Пе-2, вместе с летчиками Народной Польши до конца войны громил немецких оккупантов с неба, за что был награжден двумя орденами «Серебряный крест заслуги».

После Победы Виктор Кузнецов еще некоторое время учил молодых пилотов в Польше, потом стал служить в одном из авиаполков Советской Армии.

Вот как рассказывает о судьбе Виктора Кузнецова его товарищ по работе летчик-испытатель Николай Бондаренко:

«Летом 1950 года группа наших офицеров... прибыла в полк, чтобы отобрать лучших летчиков для испытания бомбардировщиков.

— Возьмите старшего лейтенанта Кузнецова. Прекрасно летает, дисциплинирован, грамотен... — посоветовал им командир.

В беседе Кузнецов понравился нашим офицерам.

— Испытывать самолеты — моя заветная мечта, — почти выкрикнул Кузнецов, узнав, зачем его вызвали, а потом тихо добавил: — Возьмите, доверие оправдаю.

— Хорошо. Берем вас в подразделение. Полетаете сначала на планерах, а потом видно будет. Как себя покажете...

Я хорошо помню приход Виктора Игнатьевича в наш коллектив... Благодаря своим деловым и товарищеским качествам, он быстро «врос» в нашу дружную семью испытателей.

Летал Кузнецов на испытании планеров, занимался их буксировкой, летал на испытаниях поршневых транспортных и пассажирских самолетов, на испытании па-

рашютных подвесок Ту-2, в сложных метеорологических условиях днем и ночью... Он овладел многими типами самолетов, в том числе и реактивным бомбардировщиком Ил-28, и истребителями МиГ-15 и МиГ-17... Вскоре Виктор Игнатьевич «попал», как мы говорим, вторым летчиком на испытания стратегического турбовинтового бомбардировщика. Вместе с первым летчиком и другими членами экипажа он хорошо потрудились, и испытания были проведены успешно.

Время, потраченное на своеобразный экзамен на зрелость, не прошло зря. Доверили Кузнецову уже самостоятельно отработать дозаправку топливом в воздухе дальнего реактивного бомбардировщика. Тут-то, пожалуй, впервые при испытательных полетах он попал в очень сложное положение.

В баках кончалось топливо, до ближайшего аэродрома Виктор Игнатьевич долететь не мог, но это его и не беспокоило, так как рядом уже шел самолет-танкер.

Обе крылатые машины за облаками на высоте 10 000 метров заняли нужное положение, и танкер выпустил заправочный шланг. Но... в самый последний момент у заправочного шланга оборвался стабилизирующий парашют, и он стал выписывать «петли», «восьмерки», раскачивая механизм сцепки.

Или стыковка и забор горючего, или — катапультирование всего экипажа. Гибель ценной машины. Вот как стоял вопрос.

Катапультирование Кузнецов оставил на последний случай, когда моторы высосут горючее до капли. Решил попробовать сцепиться с пляшущим в воздухе шлангом.

Попробуйте захватить летающую у вас перед носом муху — примерно такая аналогия напрашивается в случае с вертящимся перед носом самолета шлангом.

Пять подходов к танкеру сделал Кузнецов, чтобы положить шланг на крыло своей машины и заставить работать механизм сцепки. Ему помогали и второй пилот, и оператор, и радист.

— Ниже, командир!.. Вперед!.. Ниже... Вверх, вверх, командир!

Кузнецов рванул штурвал на себя, избежав столкновения с тяжелым механизмом сцепки.

— Спокойно, Виктор, — слышалось с танкера.

— Стараюсь, но не получается, — ответил Кузнецов. Он взмок от напряжения, нервная оторопь опутывала



его, как удавка, но он силой воли рвал путы, и со стороны казалось, что пилот работает в обычном темпе, даже будто не торопится и забыл, что баки его самолета скоро станут сухими.

— Мы на курсе к аэродрому. Подходи, подходи. Уверены, на этот раз получится, — спокойно передавали с танкера.

На шестом подходе Кузнецов «поймал муху».

— Контакт! — радостно закричал радист.

— Есть, контакт! — очень весело ответили с танкера. — Даем топливо... Теперь уж к медведям в гости вы не пойдете, друзья!

Много новых самолетов поднимал в небо испытатель. Он работал в небе над опытным четырехдвигательным исполином Ан-10, и лайнер пошел в серию. Встреча с авиаконструктором Олегом Константиновичем Антоновым была особенно радостной, ведь на его планерах А-7 летал Кузнецов в первые годы войны.

Но особенно ярко проявился испытательский талант Виктора Кузнецова при «воздушных пробах» первого советского сверхзвукового ракетносца.

Программа испытаний почти выполнена. Осталось провести полет на «испытание испытателей» — так называют летчики задание на проверку устойчивости и управляемости машины на малых скоростях да еще с выпущенными шасси и закрылками. В таком положении самолет может свалиться в штопор, и никто не знает, как он будет себя вести, выйдет ли из него.

И машина, ведомая Кузнецовым, вошла в штопор. Не знала история авиации подобного случая на многотонной громадине, на самолете с таким весом, который пилотировал Кузнецов.

Ракетносец не слушался штурвала и, крутясь, падал к земле с такой огромной потерей высоты, что командир приказал экипажу катапультироваться.

Кузнецов остался один. И после длительной борьбы (как ему казалось, а в самом деле прошли минутки!) вывел, точнее, вырвал ракетносец в горизонтальный полет у самой земли и привел его на свой аэродром, совершил труднейшую посадку.

За заслуги перед Родиной, венцом которых был этот полет, Виктору Игнатьевичу Кузнецову присвоено высокое звание Героя Советского Союза...

Был среди пилотов-планеристов и еще один человек — Дмитрий Константинович Ефремов. Высокий, худощавый, слегка сутулый паренек. И очень застенчивый. «И часто голодный», — как утверждает и сейчас его бывший инструктор Вадим Николаевич Янусов.

— Кормили курсантов в ту пору неважно, — поясняет Янусов. — А все они были ребятами, еще не закончившими свой физический рост. Из-за стола всегда выходили с огромным остатком аппетита. И видик: все без сапог. В хлопчатобумажных шароварах и гимнастерках. Правда, в шинелях. А что же на ногах? На ногах резиновые калоши с обмотками и у кое-кого оставшиеся от гражданки ботинки. Да и калош не хватало. Из казармы в столовую по очереди ходили или носили друг друга на закорках... Правда, для летающих групп со всей школы набирали два-три десятка сапог и старых валенок. И не было на старте ни одной летной группы в полном составе. Кто-то всегда оставался в казарме без обуви...

Курсант Ефремов часто летал простуженным и, по словам того же Янусова, «держался на ногах только силой страстной любви к полетам».

Дмитрий Ефремов отлично знал материальную часть, а летал поначалу слабовато. Даже стоял вопрос о его отчислении из авиации, но Янусов настоял, и после проверки Ефремова выпустили в самостоятельный полет на планере А-2.

— Как сейчас помню этот полет, — рассказывает Янусов. — Взлет в сторону пятиэтажных корпусов СХИ. Как всегда, снежная пыль, в которой скрываются и самолет, и планер... Вот пыль рассеивается. В воздухе в режиме набора четко виден самолет. А где планер? Планер много ниже самолета. Может отцепиться. Нет, летит на буксире. Потом круто взмывает, уходит в громадное превышение. Что это? Отцепился Ефремов от самолета, и в крутом планировании А-2 скрывается между зданиями. Все! Катастрофа, ну, в лучшем случае — авария... Вдруг видим, вон, вон, летит! Проскользнул как-то между зданий. Над пустырем Ефремов нормально выровнял планер и благополучно сел. Курсант цел. Планер невредим. Инструктор получил взбучку... ну, это как положено. Хуже то, что после этого полета мнение о Ефремове, как о пилоте, не улучшилось очень-то, если раньше его хотели перевести в пехоту, то теперь решили сделать авиамехаником.



Такое мнение командования Янусову не по душе: ведь Ефремов — изобретатель, а это по нраву Янусову. Они вместе оборудуют колесами планер А-2, а Ефремов изобретает и строит «прибор для слепой буксировки». И начал летать с ним. Да как летать! Отлично. Сам мастер Виктор Ильченко не мог пилотировать с этим прибором, а Ефремов мог. Он закончил полную программу на легких планерах и одним из первых вылетел самостоятельно на тяжелых десантных.

В боевом полку Дмитрий Ефремов стал лучшим планеристом из молодых и в 1943 году успешно выполнил два полета ночью через линию фронта к партизанам Белоруссии.

Потом он перешел в опытно-испытательную эскадрилью ВДВ в качестве летчика связи на У-2. Но ему так хотелось быть летчиком-испытателем, что, самоусовершенствуясь, в тот период он перечитал всю имеющуюся в библиотеке литературу по методике летных испытаний. Но увы, не судьба... После войны старшину Ефремова демобилизовали.

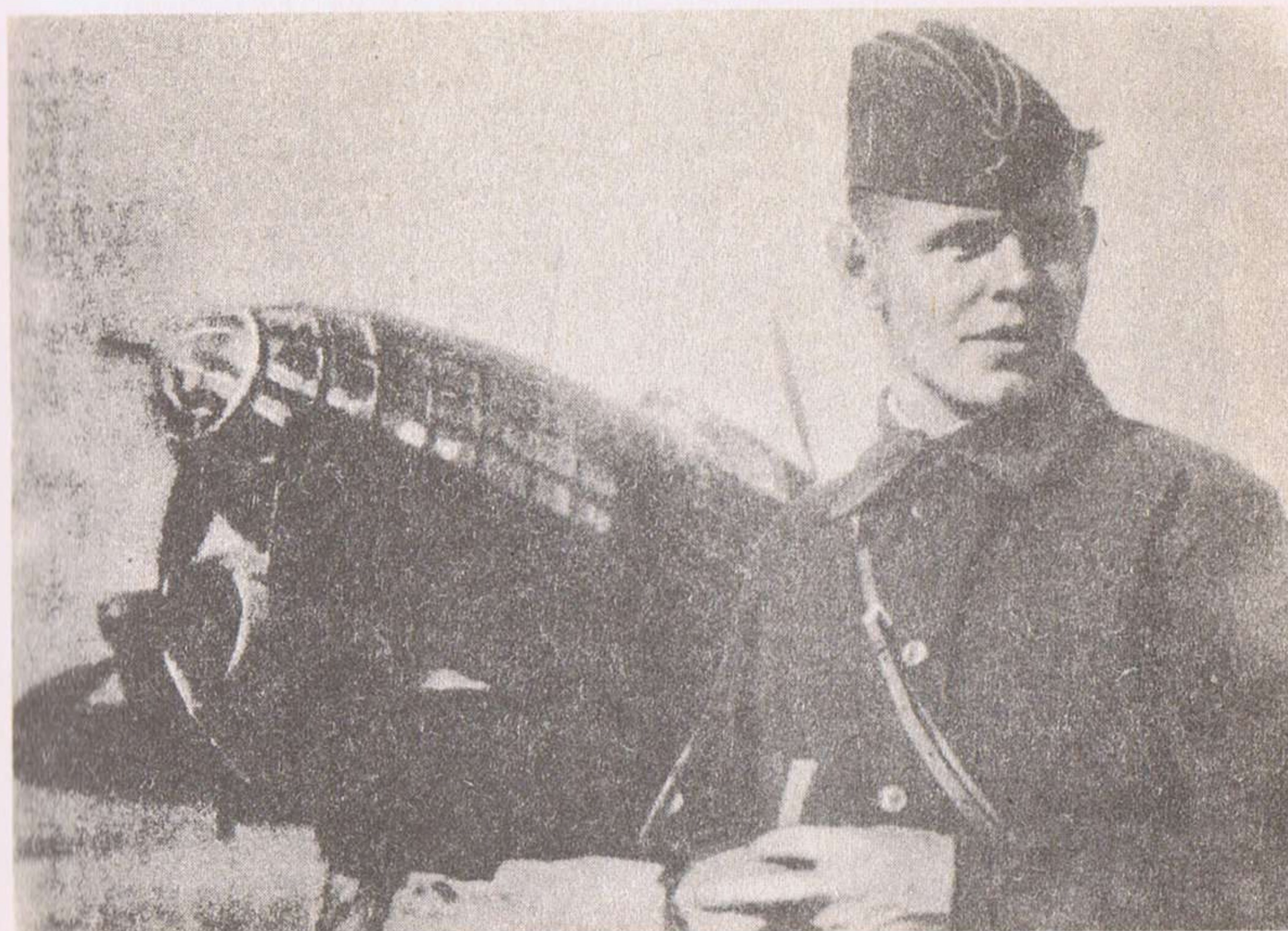
И как знать, что бы стал делать демобилизованный летчик, не встретясь ему опять тот же неугомонный Янусов в Москве на улице совершенно случайно.

— Дима затащил меня к себе на улицу Машкова. Поговорили. Дима ничего не просил. Не просил словами. Но его глаза!.. Не мог он без авиации. И я помог ему через Николая Ильича Камова устроиться механиком в ЦАГИ. Это совсем не то, что ему хотелось, но все же в авиации, — вспоминает о прошлом Янусов.

Механик — бортмеханик — летчик. Как Ефремов снова стал летчиком, да еще испытателем? Да очень «просто». Приглядывался к полетам на вертолете других. Пробовал потихоньку «висеть» на стоянке. Чего он достиг, самообучаясь, никто не знал. Помог случай.

На Балтике проходили испытания противолодочного вертолета. И надо же — летчик заболел. Лететь некому. В море уже вышли подлодки «противника». Многочисленная Государственная комиссия тоже в море ждет результатов. Отставить полет, значит, прекратить испытания. Решалась судьба и вертолета, и самого ОКБ. Николай Ильич Камов ходил мрачный, ни на кого смотреть не хотел. И тут подходит к нему Ефремов:

— Разрешите мне лететь?



*Летчик-буксировщик И. Кунов на аэродроме Старая Торопа, 1943 г.*



*Пилот-планерист Иосиф Альбистеги, 1945 г.*





Пилот-планерист  
А. Крючков,  
1944 г.



Ветеран  
боевого  
планеризма  
А. И. Нечитайло,  
1956 г.



Ветеран  
боевого  
планеризма  
заслуженный  
мастер спорта  
СССР  
В. В. Гончаренко,  
1967 г.



Ветеран  
боевого  
планеризма  
заслуженный  
мастер спорта  
СССР  
М. М. Веретенников,  
1955 г.





*Ветеран боевого планеризма В. С. Ильин, 1981 г.*



*Пилоты-планеристы Н. Санталов, В. Казаков, И. Шолохов, 1943 г.*





*После награждения в Кремле с М. И. Калининым сфотографированы пилоты-планеристы (сидят в первом ряду слева направо: четвертый, пятый, шестой и седьмой) Ю. Сушили́н, Г. Малиновский, А. Клочков, Б. Комиссаров*

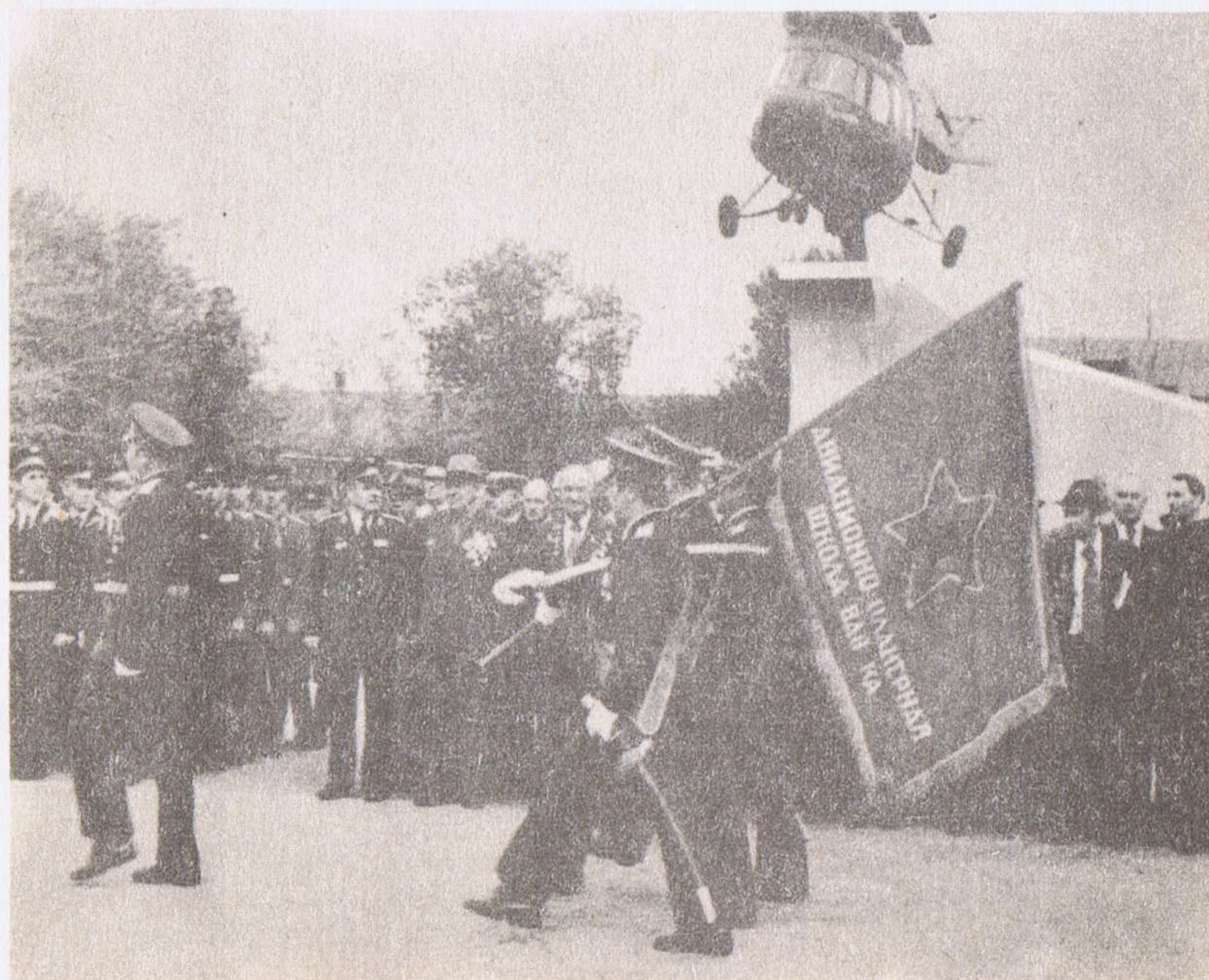


*На встрече ветеранов боевого планеризма выступает Герой Советского Союза С. Н. Анохин. Слева от него в первом ряду генерал-лейтенант Б. А. Бредихин, справа — С. А. Снятков, оба боевые планеристы*





*Ветераны боевого планеризма генерал-майор В. В. Алексеев и полковник А. Э. Аугуль*



*Встреча ветеранов боевого планеризма с личным составом Сызранского ВВАУЛ. Вынос знамени СВАПШ, 1982 г.*

Камов восторгался, какая-то надежда затеплилась в нем. Он и раньше знал, что бортмеханик часто висит на привязи, да и сам бывший летчик.

— А сможешь? Ведь нужно не просто полет, а демонстрационный?

— Попробуйте меня, Николай Ильич.

— Добро! Рискнем.

Впоследствии авиаконструктор Камов рассказывал:

— ...Мною, без всякой подготовки, был выпущен в самостоятельный полет на Ка-10 механик Дима Ефремов, который до этого дня летал только на планерах, У-2 и вторым пилотом на Ли-2. И нужно сказать, что справился он отлично, быстро освоил технику пилотирования вертолета. Он чувствовал машину и владел ею, как виртуоз.

С «подачи» главного конструктора Дмитрий Константинович Ефремов стал летчиком-испытателем.

— Он ходил по КБ с неизменной записной книжечкой в руках и все время что-то записывал и рисовал. Через три-четыре месяца мы почувствовали, что этот начинающий летчик-испытатель понимает многие вопросы полета вертолета и работы его несущей системы лучше, чем некоторые конструкторы и аэродинамики, участвовавшие в создании вертолетов, — это уже признание одного из заместителей Камова, Бирюлина Виктора Ивановича. — В результате заводские летные испытания одного из вертолетов были проведены в два с половиной месяца, в то время как другая машина испытывалась более семи месяцев... В ноябре — декабре 1950 года Ефремов впервые в нашей стране провел корабельные испытания вертолета Ка-10, летая с крейсера «Максим Горький» на Балтике... Мне приходилось много летать с Ефремовым, когда мы испытывали вертолет Ка-15. Много было нового, сложного в испытаниях и доводках этого вертолета. Вспоминаю выполнявшиеся впервые на соосном вертолете посадки на авторотации с выключением двигателей. На поле, колеблемые ветром, стоят три белых флажка. Заходим против ветра и на высоте трехсот метров выключаем двигатель. Непривычная тишина, только тихо шуршат винты. Земля стремительно несется на нас. Дима точно работает ручкой и рычагом общего шага. Перед самой землей машина вздыбливается, рычаг шага энергично идет вверх, скорость гаснет, шасси мягко касаются травы, и, пробе-



жав пятнадцать метров, вертолет останавливается. И так несколько раз. Точное чувство высоты, скорости и возможностей вертолета обеспечивали успех... Исследовали и режимы вихревого кольца. Ефремов много летал на эти режимы с Татьяной Руссиян. Полетел как-то и я с ним. И Дмитрий Константинович, рассказывая по СПУ о своих действиях органами управления, обращал мое внимание на поведение машины. На безопасной высоте была плавно погашена скорость, и вертолет начал медленно и довольно устойчиво снижаться. Затем скорость снижения возросла и с машиной начало твориться что-то неладное. Вертолет то заваливался на хвост, то опускал нос, то валился на бок, а лопасти начали «вымахивать» из нормальной траектории. Но вот винты прошли через страшный режим вихревого кольца, все успокоилось, и машина устойчиво устремилась почти вертикально вниз со скоростью около двенадцати метров в секунду.

Память о Дмитрие Константиновиче Ефреме в конструкторском бюро Камова великая. Это при его непосредственном участии были испытаны вертолеты Ка-15, Ка-18, а на винтокрыле Ка-22 он со своим экипажем в 1961 году установил 6 мировых и 8 союзных рекордов, некоторые из них не превзойдены и сейчас.

За ночные рейсы на тяжелых десантных планерах в тыл врага Дмитрий Ефремов был награжден медалью «За отвагу», в мирное время за освоение новой авиационной техники ему вручили ордена «Знак Почета» и Трудового Красного Знамени.

Погиб он в полном расцвете сил физических и творческих.

Винтокрыл Ка-22, успешно проведенный Ефремовым через заводские и государственные испытания, запустили в серийное производство. Когда был готов головной серийный образец, его нужно было перегнать в Москву. Повел винтокрыл Ефремов. В перелете его экипаж сопровождал самолет Ли-2.

На одном из промежуточных аэродромов Ка-22 начал заходить на посадку. И тут случилось несчастье. В момент, когда летчик сбросил рычаг общего шага винтов, разъединился трос блокировки левого и правого винтов. Один винт оказался на большом шаге, другой на малом. Мгновенная полубочка недалеко от земли, и

огромный винтокрыл кабиной вниз ударился о поле аэродрома.

— Память о замечательном человеке, летчике-испытателе Дмитрие Константиновиче Ефреме, давшем путевку в небо нашим вертолетам и посвятившем всю свою недолгую жизнь авиации, свято хранится в наших сердцах, — сказал в последнем слове авиаконструктор Камов.

## Глава последняя В МИРНОМ НЕБЕ

В недавних краях «непуганых птиц и нехоженных троп» воздушный транспорт стал и средством познания, и производительной силой. И в этом приметы времени, знамение нашей советской эпохи.

С. Т. Морозов

Планеристы и в мирные дни не ищут покоя.

«Планер — изобретение выдающееся, а тем более планер грузовой, — говорит летчик-испытатель Николай Адамович Бондаренко. — Когда я увидел, как в планеры Ц-25, Як-14 и Ил-32 садятся солдаты, загружаются минометы, пушки, автомашины ГАЗ-51 и ГАЗ-67 и другие грузы, а потом самолеты буксируют их, то радовался за конструкторов, создавших эти прекрасные аппараты, П. В. Цыбина, А. С. Яковлева и С. В. Ильюшина»\*.

Он вспоминает, что в послевоенное время в эскадрилье В. Е. Голофастова работала группа опытных, универсальных летчиков-испытателей, проводивших испытания и самолетов, и планеров, называя среди них Евгения Олейникова, Ивана Гончарова, Антона Дегтяря, Валентина Давыдова, Петра Зайцева, Аркадия Кривошапка, Григория Евтушенко, Владимира Изаксона, и особенно выделяет Алексея Пьецуха.

Алеша Пьецух — планерист, летчик, изобретатель, конструктор — личность в планеризме легендарная.

Имя Алеши Пьецуха можно встретить на страницах журнала «Самолет» 30-х годов. Тогда, успешно начав

\* Бондаренко Н. В. В воздухе — испытатели. — М.: ДОСААФ, 1975, с. 20—29.



«авиационную карьеру» с моделей, он стал самым молодым летающим планеристом.

Впоследствии отлично пилотировал не только спортивные планеры, но и самолеты. Дерзал летать в любую погоду.

С фантазией человек, с выдумкой, храбрости беспредельной.

В Великую Отечественную войну летал на десантных планерах, буксировал за линию фронта, воевал на самом переднем крае пилотом легкомоторных машин.

После войны стал летчиком-испытателем, но не оставил и конструкторскую работу. Построил маленькие скоростные планеры ПАИ-5 и ПАИ-6. Но не только скоростью и габаритами отличались эти безмоторные машины.

— Ребята, — после пробных испытаний планеров сказал Алексей Иванович своим товарищам по работе, — моя птичка настолько надежна в пилотировании, что даже не штопорит. Да, да! Не штопорит! Срыв — и тут же выход, срыв — и снова сама выходит из штопора. Машина — во!..

Усомнились товарищи: что это за крылатый аппарат, который не сваливается в штопор даже по воле летчика? Новинка. Безопасный летун? Нет, поверить в такое трудно.

— Но Пьецух — человек дела, — рассказывает Николай Бондаренко. — Через некоторое время в испытаниях была разработана специальная программа для ПАИ-6 на штопор. Ведущими летчиками командование назначило Зайцева и Дегтяря. Оба они были ранее инструкторами в летном училище и имели большой налет... Испытания проводил сначала Зайцев. Как ни странно, но планер Алексея Ивановича Пьецуха действительно не штопорил. Тогда ведущий инженер, зная, какое значение имеет центровка планера на его штопорные свойства, стал от полета к полету сдвигать центровку назад. И вот во время седьмого полета ПАИ-6 начал штопорить...

— Ну, так как же, Алексей Иванович, штопорит ваш планерок или не штопорит? — спросили с подначкой конструктора.

— Мой планер не штопорит. Его «заштопорили» инженеры. С центровкой планера, друзья мои, нужно об-

ращаться всегда на «вы», — с достоинством ответил Пьецух.

ПАИ-6 Пьецуха — одна из первых безопасных в технике пилотирования летающих машин. Впрочем, в числе изобретенных им диковин был и легковой автомобиль с раздвигающимися крыльями. Очевидцы говорят — летал над шоссе.

После войны летчики испытательной группы Голофастова провели большую работу по внедрению тяжелых десантных планеров.

Государственные испытания выдержали планеры Ц-25 и Як-14 за самолетом Ил-12. Но этот же самолет «не потащил» огромный по размерам и грузоподъемности планер Ил-82. С трудом поднимали гиганта в воздух и самолеты Ил-18, Ту-4.

Тогда у ведущего инженера Отилько зародилась идея буксировать планер двумя самолетами, летящими в правом пеленге.

— Вскоре все это было четко записано в документах, — говорит испытатель Бондаренко, — а через некоторое время была создана и бригада по испытаниям. Возглавил ее автор идеи Отилько. Официально испытания получили название «Веер», неофициально же мы их называли «Лебедь, рак и щука»... В первом испытании на «лебедь», то есть на планере Ц-25, летел «планерный король» Евгений Сысоевич Олейников. На «щуче» — ведущем самолете Ли-2 — Герой Советского Союза Анатолий Дмитриевич Алексеев. А на самом опасном, «раке», — ведомом Ли-2 — находился Федор Ульянович Колесниченко. От него требовалось идти в строю без интервала и дистанции, потому что вымеренные два троса, идущие от самолетов к планеру, были не резиновыми, а стальными. Нагрузка же на педаль управления самолетом Колесниченко при уходе им от самолета Алексеева на один метр в сторону равнялась сорока пяти килограммам, при уходе на два-три метра она доходила до девяноста килограммов. Нагрузка эта зависела и от того, как ведет себя «лебедь», управляемый Олейниковым... Выполнили восемь полетов. После девятого полета на высоте пятьдесят метров самолет Колесниченко ушел от ведущего самолета всего лишь на пять метров. И Колесниченко из-за огромной нагрузки на педаль не смог справиться с пилотированием. Он тут же освободился от троса и ушел в сторону. У самолета



Алексеева что-то случилось в это время с управлением. И он тоже подал штурману команду освободиться от троса... Нехорошо себя чувствуешь, когда тебе, сидящему в планере, летит прямо в глаза стальной трос, который иногда бьет по кабине, а потом провисает под планер и уже сбросить его становится невозможно. А при посадке бог знает за что на земле он может захлестнуть. Евгению Сысоевичу Олейникову в этот раз летело в глаза два троса. Но не зря я назвал его «планерным королем». Евгений Сысоевич выбрал площадку и, несмотря ни на что, отлично приземлился, сохранив планер...

Испытания «Веер» продолжили на самолетах Ил-12. Ответственным за них стал генерал Петр Михайлович Стефановский.

Полеты самолетов в строю без интервала и дистанции не отвечали требованиям безопасности и были прекращены. Планер-гигант Ил-32 так и остался не у дел. Зато планеры Ц-25 и Як-14 заняли достойное место в рядах специальных машин.

11 марта 1950 года с аэродрома взлетели два аэропоезда и пошли к Северному полюсу. Это была первая в истории авиации попытка довести грузовые безмоторные летательные аппараты до вершины мира, посадить их на дрейфующий лед.

Для экспериментального полета на север выбрали надежные, летучие, хорошо управляемые деревянные планеры Ц-25 конструктора Павла Владимировича Цыбина. Они могли в просторных светлых кабинах поднимать в воздух груз до трех тонн, а в перегрузочном варианте, как показала практика, и больше.

Подобрали летчиков. Одним из условий отбора планеристов было обязательное слово «холост» в анкете. И конечно же, спокойный, уравновешенный характер, воля, ювелирная техника пилотирования планера отличали этих ребят.

В подразделение прибыл опытный летчик-наставник Антон Антонович Гирко — человек немногословный, но энергичный и деловой и инспектор по технике пилотирования планеров Клавдий Егоров, планерист-паритель и мастер буксировочных полетов. Они-то, а затем инспектор Анатолий Старостин и Михаил Полухин и начали тренировать подобранные экипажи. Сначала в простых метеоусловиях. Потом, когда установили на

аэропоездах простейший локатор «Стриж», стали летать и в сложных погодных условиях, по многу часов, на выносливость.

Что представлял собой «Стриж»? Очень простая система. На хвостовых оперениях самолетов Ил-12 смонтировали треугольные радиоантенны. Их импульс принимала антенна на планере, и он отражался маленьким ярким лепестком в перекрестье экрана, размером с блюдечко, установленного на приборной доске планера. Огнистый лепесток этот был, действительно, подвижен, как стриж, то и дело улетал с экрана и оставлял планериста в неведении: где же самолет? Строгий, капризный прибор. Чтобы испытать его в полете, первым взлетел Клавдий Егоров в день, когда над аэродромом висело объемистое кучевое облако. Все участники полетов наблюдали с земли, как аэропоезд вошел в облачность, скрылся из глаз. Всего минуты три нужно было, чтобы пронизать облако из конца в конец. Так и ждали, что вот-вот вынырнет аэропоезд с другой стороны. Но вынырнул один самолет, а планер выпал из-под брюха облака. Не удержал Клавдий Егоров светящийся лепесток в центре экрана, улетел стриж, непонятным стало положение планера относительно самолета, и Егоров вынужден был отцепиться. Приземлился расстроенный и безапелляционно заявил:

— Сначала тренироваться надо в зашторенной кабине, один осваивает капризный «Стриж», другой пилот контролирует полет визуально.

Так и сделали. Вскоре «Стриж» более-менее укротили, и он стал неплохим помощником.

Полетали на малой высоте, отработали посадки «схода». Склеили длиннющие полосы навигационных карт и почти наизусть выучили все радиоданные на предстоящем маршруте.

Каждый участник экспедиции получил меховой костюм, унты, унтыта, свитер из верблюжьей шерсти, шарф, пуховый спальный мешок. Выдали шелковое, шерстяное, теплое белье, очки-фильтры и скромные суконные маски для лица. Их почему-то очень быстро все «затеряли», о чем сожалели на льдине, где держалась ровная температура минус 56 градусов с ветерком.

Возглавлял воздушную экспедицию в Арктику Антон Антонович Гирко.



Ведущий самолет пилотировал Герой Советского Союза Александр Николаевич Харитошкин, за ним на планере летел Алексей Владимирович Фролов. Второй самолет вел Василий Дмитриевич Родин, он буксировал планер Вадима Федоровича Шмелева.

В самолетные экипажи входили второй пилот И. Лунев, штурманы Р. Ткаченко и А. Казанцев, борттехники и механики А. Кузнецов, Л. Астафьев, В. Лосев, И. Калистратов, мотористы Л. Болдырев и А. Красоткин, радисты Л. Курбатов и Я. Абель, инженер по спецоборудованию В. Волнухин.

В планерные экипажи — пилоты Петр Воробьев и Василий Шушуйкин, механики А. Шерин и Б. Синяев.

До Казани дошли без происшествий, даже весело, солнышко подсвечивало, грело. Переночевали в столице Татарии и — на Свердловск. Небо заволокло облаками. По профилю маршрута знали, что там, где будут пересекать Уральский хребет, горы высятся на 500 метров. При подходе к хребту облачность прижала аэропоезд ниже гор. Вершины закрылись серыми шапками. Предгорье встретило летчиков вихревыми потоками. Воздушная волна бросила планер Вадима Шмелева вверх и вперед очень резко. Возник сильный провис троса, рывок при его натяжке неминуемо выдернул бы «с мясом» буксировочный замок у планера. Помог большой летный опыт: Шмелев резко дал правую ногу, увел планер в сторону и до рывка носом планера вытянул трос из дуги.

— «Бобики», переходим на полет по приборам, — донеслось с ведущего самолета.

Планеристы включили «Стрижи» и пошли в облака вслед за буксировщиками. Минуты через две слепого полета на планере Шмелева погас огнистый всплеск «Стрижа».

— На приборе нет огонька, вас не вижу! — как можно спокойнее доложил командир планера буксировщику.

Василий Родин ответил без промедления:

— Снижаюсь три метра в секунду.

Это было очень смелое решение. Внизу горы. Вероятна встреча с вершиной одной из них. По инструкции Родин не имел на это права, но тогда бы он неминуемо потерял планер над пиками гор.

Выпали из облаков в какую-то долину. Им повезло — вершина горы просматривалась справа в 300—400 метрах, долина заканчивалась тоже стеной. Родин дал полные обороты моторам и полез вверх.

— Держись! — услышал Шмелев с Шушуйкиным.

Они пилотировали планер по кончику троса, взмокли от напряжения и вдруг увидели, что на экране «Стрижа» заплесал импульс. То появляясь, то пропадая, он позволял уточнять положение планера относительно самолета и продолжать трудный полет.

На высоте 2000 метров сверкнуло солнце, все неприятности остались позади.

Оказывается, планеристов выручил борттехник самолета В. Лосев. После радиосообщения об отказе «Стрижа» он, имеющий большой опыт работы с аппаратурой, предположил, что в передатчике локатора нарушился какой-то контакт. Лосев начал стучать кулаком по кожуху передатчика. В момент удара контакт восстановливался, и на экране «Стрижа» появлялся всплеск.

На ужине в Свердловске пилоту Шушуйкину подвинули стакан с легким вином. На вопросительный взгляд пилота-планериста сказали:

— Сегодня, Петрович, тебе можно. Считай, вы с Вадимом второй раз родились!

В день по этапу. Так, без особых происшествий, аэропоезда прошли по маршруту Свердловск — Омск и приземлились в Красноярске.

— Вы на Севере были? — спрашивали планеристов красноярские летчики.

— Пока нет.

— Так куда же вы лезете без моторов? Арктика — ведьма! Оторветесь от самолета, булькнете в полынью и... поминай как звали!

Нельзя сказать, чтобы такие разговорчики не действовали на нервы планеристов, но растерянности у них не вызывали. Они знали, на что шли, знали, что их попытка проникновения в арктические широты на планере даст возможность полярной авиации при необходимости вдвое увеличить поставку грузов исследовательским станциям. Знали и гордились, что до них никто еще не дерзал в подобных перелетах.



— А мы моржачьи науки прошли! — отшучивался невозмутимый Алексей Фролов.

В Красноярске чувствовалось приближение весны, а за Полярным кругом только-только начинался день. Там стояла суровая зима с вьюгами, морозами, частыми ураганскими ветрами.

И участники необычной экспедиции хорошо подготовили машины для северных условий полета: просмотрели каждый узел, каждый рычаг, обработали шарниры специальной смазкой. И благополучно преодолели следующую часть маршрута: Красноярск — Подкаменная Тунгуска — Хатанга — Тикси.

Чтобы привыкнуть к сложным условиям работы в высоких широтах, планеристам дали возможность акклиматизироваться, и 24 марта они начали тренировочные полеты над Северным Ледовитым океаном.

Взлеты со льда бухты были очень сложными. Однажды полетать на планере попросился полярный летчик. Встал за спинами пилотов планера. Когда вихрь снежной пыли начисто скрыл с глаз буксировщик, полярник заметно обеспокоился и облегченно вздохнул, когда планер оторвался от полосы и с небольшим превышением над самолетом вынырнул из снежного облака. После высадки он покачал головой и сказал:

— Ребята, я не представлял, как вам трудно летать.

А планеристы натренировались сажать машины легко и на скорости, что давало возможность после приземления заруливать на стоянку самим, за счет инерции, без трактора-буксировщика.

Больше десяти дней Тикси была домом отдыха будущих полярников. И наконец — курс на Новосибирские острова.

Взлет с ледового аэродрома Тикси, как и предыдущие, был труден. Буксировщик Александра Харитошкина, двинувшись вперед, поднял столько снежной пыли, что планеристу Алексею Фролову не стало его видно.

Аэродромная полоса представляла собой длинный лоток с высоко поднятыми краями-брустверами из прессованного снега. Если хоть на три — пять метров планер отклонится от линии взлета, крыло заденет обледенелый бруствер и разлетится в щепы. Осью служил трос, кончик которого Фролов видел перед собой.

— «Бобик — Один», как чувствуешь себя? Что видишь перед носом? — спросил по радио Харитошкин.

— Ничего не вижу! — скороговоркой ответил Фролов. — Чую вас. Не сорвусь!

Не оторваться от самолетов Фролову и взлетающему за ним Шмелеву помогло оттренированное чувство слитности партнера с самолетом и пилота с планером. Кроме того, им помогали хотя и молодые, но уже опытные вторые пилоты Петр Воробьев и Василий Шушуйкин. Пилотажные пары сработались отлично.

Путь от бухты Тикси до острова Котельный для планерных экипажей был тревожным. От устья Лены, пробиваясь в глубь Ледовитого океана, на всем 350-километровом отрезке маршрута они видели под крыльями льды, среди них большие разводы, волны, крошившие лед, тусклую свинцовую воду. Садиться здесь в случае аварии самолета или самоотцепки планера было негде. Недолго бы удержались планеры и на плаву — они были перегружены. На бортах находилось различное оборудование для ледового аэродрома, горючее, большой запас продовольствия.

Пилоты-планеристы чутко прислушивались к мерному рокоту самолетных моторов и мысленно благодарили тех, кто их сделал, кто готовил их к полету. Тяжелые безмоторные аппараты шли за буксировщиками как по струнке, без рывков троса.

Стометровый буксировочный трос, соединяющий планер с самолетом, может уподобиться рычагу. Если планер взмлет высоко над самолетом, он заставит его пикировать, если уйдет в большое принижение, то никакие силы не удержат самолет от задира носа и потери скорости до штопорной. Трос — чувствительный нерв, соединяющий летчика и пилота-планериста. Разрыв его в этих условиях мог стоить жизни.

Остров Котельный принял авиаторов мягко. Там они научились строить лагерь на льду, обслуживать авиатехнику собственными силами, не прибегая к стационарным аэродромным средствам. Получили навыки в приготовлении пищи из концентратов и снеговой воды. Тренировались в производстве аэронавигационных расчетов с помощью астрономических средств и радио.

Здесь авиаторы, жители континентальных равнин, познакомились с первыми сюрпризами Арктики.



Они готовили машины к полету, когда неожиданно налетела пурга. Предательский наскок ветра, заряженного снегом, был до того сильным, что, казалось, не выдержат фанерные борта фюзеляжей, крылья оторвутся, разрушится хвостовое оперение и планеры, вздыбившись, лягут на спины. Ветер сбивал людей с ног. Но они поднимались, повисали на тросах крепления, тем самым удваивая прочность «мертвяков», впаянных в лед. Это была не только физическая борьба с расвирепевшей стихией, но и психологический стресс: поломка техники свела бы на нет все труды участников экспедиции.

Трое суток бесновалась пурга. Люди, сменяя друг друга, защищали свои крылья. Вот тут уж все команды выполнялись бегом, как мечтал Вадим Шмелев, да и он сам был не менее прыток, чем другие. Стало легче и поспокойней, когда самолеты и планеры утонули в сугробах.

Так же неожиданно, как и пришла, пурга отступила. Утро четвертого дня прямо-таки поразило авиаторов тишиной. Ветер улегся, по небу плыли клочья разорванных облаков, а над горизонтом стояло... три солнца!

Какое из них настоящее?

Старожилы Арктики говорят, что им доводилось видеть и пять солнц!

Лопаты в руки — и начался аврал. Фюзеляжи летательных аппаратов появлялись из-под снега, как туши замороженных китов. Их обметали вениками и метлами, скребли дощечками. Отдельные узлы и агрегаты отогревали даже руками. И когда крылатые корабли восстали из снега, началась тщательная подготовка к полету в район Северного полюса.

Планеры загрузили «под потолок» — кроме необходимого снаряжения в них закатили 20 бочек с бензином. На месте оставили только запасной буксировочный трос и водило для перемещения безмоторных аппаратов по земле.

— Перегрузка!

Да, 700—800 килограммов лишние на каждом планере. И самолеты-буксировщики заправлены под пробку. Взлетят ли аэропоезда?

Решение на взлет должен был принять каждый командир экипажа, разрешить такой взлет мог только Антон Антонович Гирко. Выслушав мнение летчиков, он обратился к пилотам-планеристам:

— Справитесь?

— Рассчитали точно, Антон Антонович, взлетим, — сказал Фролов.

Его поддержал и Шмелев:

— Уверен, что взлетим и все будет как надо!

— Одобряю вашу уверенность. Центровку рассчитали правильно. Грузы пришвартованы надежно. Конструкция выдержит. Повнимательнее будьте на разбе-ге, — предупредил Гирко и скомандовал:

— По местам!

Он не только принял ответственное решение, он сам взялся за штурвал головного самолета вместе с Александром Харитошкиным.

Натянулась струна буксировочного троса. Поднялся белый вихрь, самолет скрылся из виду пилота-планериста, планер дернуло, он побежал валко, тяжело набирая скорость, медленно отделился от снежной полосы и через несколько секунд вместе с краснокрылым Ил-12 под малым углом ушел в набор высоты.

— Петя, воздух нас принял, а с землей мы давно в дружбе! — пошутил Фролов, обращаясь ко второму пилоту Воробьеву.

В развороте они увидели, как взмыла над снежным полем и вторая аэросцепка Родина — Шмелева.

Так 5 апреля 1950 года пара аэропоездов стартовала с острова Котельный и взяла курс норд.

Полет к дрейфующей льдине длился более шести часов. Это был изнурительный рейс.

Под крылья текло белое мертвое поле, замкнутое снежными холмами на горизонте. Снег ярко сверкал, утомляя глаза. Спасали фиолетовые очки. Они помогли привыкнуть к ослепительному однообразию ледовой пустыни, и пилоты стали различать под собой многокилометровые трещины и разводя, голубоватые клыки торосов. Сколько отважных умниц — пионеров Севера — остановило или погубило это жестокое холодное поле, сколько человеческих сил положено на его преодоление: Баренц и Седов, Нансен и Амундсен, Нагурский и Русанов... десятки других мужественных первопроходцев.

Не раз в этом полете память авиаторов воскрешала полярные трагедии, а взоры с опаской обращались на красную ручку отцепки: не отказал бы буксировочный замок, не раскрылись бы его стальные челюсти, не выплюнули бы кольцо троса — тогда вниз, на ледяные хао-



тически наваленные дикой природой глыбы или в промоины черной воды!

То у левых, то у правых пилотов-планеристов неме-ли мышцы рук, иногда до судороги, от чрезмерного на-пряжения. Голове и плечам было жарко, а ноги в унтах мерзли до онемения — в планерах нельзя поставить отоп-ление, как в самолетах. Пилоты поочередно брали уп-равление, сдавший вахту расслаблялся, снимал унты, растирал пальцы ног шерстяным носком, отдыхал, если постоянную психологическую готовность к встрече с опасностью можно назвать отдыхом.

— Петя, капни чаю из термоса в стакашечку, — по-просил Фролов.

Термос с целительной жидкостью — горячий чай с лимоном и совсем маленькими каплями коньяка — не раз выручал пилотов в трудных рейсах над Арктикой. Опрокинув в себя колпачок эликсира бодрости, Фролов вздохнул облегченно:

— Как будто ангел по душе пробежал!

Время тянулось медленно. Белое безмолвие пожирало его. Иногда казалось, что оно вообще остановилось. Тогда пилоты-планеристы включали секундомеры бор-товых часов и убеждались, что часы живы, стрелки не приклеились к циферблатам.

В начале пути чистый ровный гул самолетных мото-ров успокаивал, но по мере продвижения вперед стал раздражать, действовать на нервы, как надоедливый ко-маринный писк. Не психануть, силой воли отвести непри-ятное ощущение становилось все труднее...

Первыми на облюбованную льдину сели Харитошкин с Гирко. Обозначив своим самолетом посадочное «Т», они дали возможность рассчитать заход на посадку другим. Приледнился планер Алексея Фролова. Мягко притерся к снегу и планер Вадима Шмелева. Последним завершил посадочный маневр группы Ил-12 Василия Родина. Штурманы Роман Ткаченко и Аристарх Казан-цев к точке отцепки привели аэропоезда без отклонений.

После многочасового изнурительного полета призем-ление на льдину принесло облегчение всем. Лед моло-дой, но достаточно твердый и толстый, свободно держал буксировщики и планеры. Мороз 56 градусов заставил двигаться быстро, энергично устанавливать палатки, подвозить к ним на санках необходимое снаряжение и продовольствие. Многие пожалели, что выбросили нека-

зистые суконные маски для лица, то у одного, то у дру-того участника экспедиции появлялись белые пятна об-морожения на носу, щеках, подбороке. Приходилось от-тирать обмороженные места и закрывать лица до глаз шарфами.

Закрепили палатки, обогрели их теплом от двухкон-форочных газовых плит — температура под «крышей» поднялась до 30 градусов Цельсия. Часы показывали время ужина. Но ужин не получился: хлеб, сливочное масло — все это летело в планерах, замерзло, и продук-ты пришлось рубить топором. Консервы не вскры-вались.

Пришлось сосать твердые куски хлеба и масла, за-пивая их сладким чаем. Вот так поужинав, свалились на оленьи шкуры, залезли в спальные мешки.

Дежурным оставили радиста Льва Курбатова, он за-тащил в палатку все продукты, надеясь к утру привести их в съедобный вид.

Чтобы время дежурства не пропадало зря, Лева ре-шил подкрепиться основательно и, повернув огонь пли-ты до малого, положил на конфорки две банки консер-вов, сам закимарил...

Вскоре в палатке грохнул взрыв.

— Треснула льдина!

— Медведь! — раздались испуганные голоса.

Все повскакивали. Включили сразу несколько элек-трических фонарей. Их лучи скрестились на лице Левы Курбатова — он дико озирался вокруг, глаза испуганно блестели из жидкой коричневой маски на лице.

Долго хохотали и подтрунивали над незадачливым ночным сторожем. Оказывается, Лева заснул. От пере-грева взорвалась банка с консервированной печенью. Вторая банка со сгущенным молоком приняла вид шара и тоже лопнула бы через некоторое время. Пожурили Леву, дали наказ бдительно, и вновь в палатке наступила сонная тишина.

Утром начались работы по выравниванию взлетной полосы. Успех экспедиции крылся в спаянности и друж-бе маленького коллектива, улетевшего от ближайшего места обитания людей более чем на 1000 километров. Правда, было несколько северных робинзонов и «почти рядом», на СП-2 — две льдины разделяло 11 градусов северной широты. С ними через своего радиста Якова Абея поддерживал связь Антон Антонович Гирко.



На следующий день в ледовый лагерь наведалься «хозяин». Еще в Тикси старожилы рассказывали о хулиганских повадках белых медведей, пугали их яростным необузданным нравом. Наверное, поэтому огромного белого мишку бросились встречать с ружьями. Тот удивленно несколько мгновений смотрел на бегущих к нему людей, затем с невероятной для такого огромного зверя быстротой бросился наутек и скрылся за торосами. Все же Гирко предупредил:

— Будьте осторожны и осмотрительны. Запрещаю уходить в окрестности лагеря по одному и невооруженными!

6 апреля звуки, похожие на артиллерийскую канонаду, насторожили людей. Началось сжатие многолетних льдов. Громадные осколки сверкающего на солнце льда выдавливались из белого поля. Вал искрящихся торосов двигался к лагерю. Обеспокоенный Гирко дал команду прогревать моторы. При низкой температуре для подготовки самолетов к взлету требовалось очень много времени. А вал накатывался на лагерь медленно, с гулом, будто выходящим со дна океана.

К счастью, вал остановился в полукилометре от лагеря, но беду экспедиции все же принес: обжитая авиаторами льдина треснула, зияющая промоина отрезала третью часть взлетной полосы. В другие стороны аэропоездам мешали разбегаться ропаки и торосы.

Решили вырубить новую взлетку. В полярный день с незаходящим солнцем работали по 18 часов. Сбивали кирками, лопатами и топорами заструги и ропаки. Мороз склеивал рты, горячее дыхание мгновенно превращалось в искристый пар, и он прядями инея нависал на бровях, опушивал белый мех шапок у лица и воротники, а под куртками меж лопаток змеились горячие струйки. Обстановка заставляла торопиться. И они рубили остервенело, но с тонким расчетом. Главным прорабом, аэродромостроителем и приемщиком работы был Антон Антонович Гирко.

Выматывались так, что в часы отдыха, наскоро перехватив что-нибудь съестное, ложились вповалку на холодный настил палаток и мгновенно засыпали.

— Слышь, брат, поясница что-то болит, — говорил обычно Вадим Шмелев, залезая в меховом обмундировании в спальный мешок из гагачьего пуха и попластунски пробирался в середину. — Подвинься, брат.

Многие относились к Вадиму покровительственно, не жили, оберегали от излишних трудностей, потому что он был душевным парнем и в грустные минуты в его руках запевал баян. «Карусель», «Полет шмеля», «Полярный вальс» в его исполнении все очень любили, просили сыграть еще и еще.

Удлинили полосу до размеров, вполне подходящих для разбега самолета без планера. Физические силы авиаторов будто иссякли. Даже встал вопрос: а может быть, группе эвакуироваться на самолетах, оставив планеры на льдине? Но его отмели, как недостойный обсуждения. И продолжали работать.

Наконец ровная и довольно широкая дорожка, позволяющая разбежаться Ил-12 с Ц-25, готова.

В тот день на льдине состоялся двойной праздник. Причиной второго торжества послужил наступающий завтра день рождения командира планера Вадима Федоровича Шмелева.

Впервые чествование одного из лучших пилотов авиагруппы произошло в 300 километрах от Северного полюса.

— Да, брат! — ворчал он. — Скажи кому-либо, так не поверят, примут за шутку.

По случаю именин Вадима освободили от всех работ и оставили в палатке с «поварами» — «шефом» Луновым и «поваренком» Шушуйкиным.

Закончив напряженную работу, все собрались в черной круглой палатке, расселись на шкурах и спальнях мешках. «Повара» подали ужин, немного переживая за его вкусовые качества. Но «гости» были людьми не привередливыми, мели все подряд, произносили речи. Вадиму вручили подарок, пожелали всех благ, а главное — по возвращении жениться.

Легли спать пораньше — завтра первый старт со льдины.

...Погода оказалась благоприятной: облачность 3—4 балла достаточной высоты, видимость 40—50 километров, ветер 18—20 метров в секунду.

И вот аэропоезда в полете.

Рейс прошел как бы на одном дыхании. Все было: и трудный взлет, и изнурительная болтанка, и сверлящая глаза белизна мертвой пустыни, но на сей раз неприятностей не замечали, ведь летели к полюсу, первыми в



истории человечества могли достигнуть Вершины Мира на планерах.

Через полтора часа моторы ведущего самолета немного примолкли, и он пошел на снижение. На высоте 400 метров аэропоезда встали в круг. Три больших пологих виража сделали над огромной блекло мерцающей льдиной.

Штурманы проверили астрономические вычисления.

В наушниках всех пилотов прозвучал обыденный хрипловатый голос Александра Николаевича Харитошкина:

— «Бобики», «Бобики», поздравляю, мы над полюсом!.. Возвращаемся.

Потом было много разговоров об этом полете. Интересно мнение командира планера Алексея Фролова:

—...Никаких телячьих восторгов. Все очень буднично. И хоть чем-нибудь приполюсный лед отличался от того, на котором мы сидели. Совершенно ничем! Для нас это оказалась географическая точка на карте с обозначением расчетной широты и долготы. Быть может, она оказалась абстрактной и потому, что нам не пришлось топнуть ногой, потрогать полюс. С высоты 400 метров лично я его не чувствовал. Он был ощутимее на льдине в трехстах километрах от него...

8 апреля собрались в путь на Большую землю. Перекачали остатки горючего из бочек в баки буксировщиков, погрузили в планеры необходимое имущество, оставив ненужные предметы. Взлетали установленным порядком: вначале флагманский аэропоезд Харитошкина — Фролова, за ним аэросцепка Родина — Шмелева. Сделали круг над льдиной, прощаясь.

— Мишка! Мишка пришел! — закричал механик Борис Синяев, показывая пальцем через иллюминатор на льдину. Действительно, «хозяин» не утерпел. Как только последний планер ушел в воздух, он пришел обследовать лагерь.

Арктика с трудом отпускала аэропоезда. На отрезке Тикси — Хатанга аэропоезд Родина — Шмелева попал в сильное обледенение. На самолете включили антиобледенительное устройство, а планер не имел его. Фюзеляж и крылья планера на глазах пилотов стали покрываться ледяным панцирем. Вадим Шмелев через форточку пилотской кабины несколько раз очищал пленку льда с лобового стекла. С каждой минутой аппарат все хуже

реагировал на движения рулей, становился инертным и тяжелым. Тогда Шмелев решился войти в струю от винтов буксировщика, хотя это и запрещалось инструкцией. Маневр помог. В струе конструкция планера резко завибрировала, крылья и фюзеляж освободились ото льда.

Участок Дудинка — Подкаменная Тунгуска на высоте 1200—1500 метров встретил аэропоезда сильным ветром в лоб и снегопадом. Путевая скорость упала значительно. Командир корабля Родин решил перейти на бреющий полет, о чем договорился со Шмелевым. У земли ветер ослабел. Снегопад не стал помехой опытным экипажам. Две огромные птицы неслись над Енисеем, удивляя редких возчиков, двигавшихся по санной дороге на реке, и жителей прибрежных сел.

Аэродром Подкаменная Тунгуска не принимал: снег на нем раскис и грозил аварией при посадке. В баках самолета Родина горючего хватало до Красноярска. Решили идти туда.

Более 8 часов длился этот полет. С каждым часом становилось теплее. Пилоты-планеристы постоянно снимали теплое обмундирование. В Красноярск прилетели в летних костюмах 28 апреля. Здесь было тепло, светило солнце, зеленела трава.

А флагманский аэропоезд, не сменивший эшелон, был вынужден приземлиться в Подкаменной Тунгуске. Вернее — приводниться: аэродром покрывала сплошная вода, самолет и планер неслись по ней, как глиссеры. Пока самолет заправляли, трактор-буксировщик умудрился вырвать при движении на старт у планера носовое колесо.

Антон Антонович Гирко стоял со злополучным колесом на руках посреди раскисшего поля и чуть не плакал. Ведь это задержка не на день, а на несколько месяцев распутицы!

Пошли на риск. Изменив центровку планеру на более заднюю, решили взлетать без колеса. Фролов и Воробьев полетели успешно и так же мастерски приземлились в Красноярске, где оба экипажа отпраздновали майские праздники, пока в мастерских ремонтировали вилку переднего колеса.

День Победы встретили в Омске. А 11 мая 1950 года, на радостях расцветив небо сигнальными ракетами, пла-



неры отцепились и скатились по пологой глиссаде на свой родной аэродром.

Работа воздушной экспедиции под руководством Антона Антоновича Гирко доказала, что авиация при обслуживании полярников может использовать планеры как дополнительное средство для перевозки крупногабаритных грузов, притом с приземлением на ограниченных площадках, где трудно сесть самолету.

Беспримерный перелет приравнен к подвигу — все участники удостоены высоких правительственных наград, Алексей Владимирович Фролов и Вадим Федорович Шмелев награждены орденами Красного Знамени. Шмелев В. Ф. более 10 лет работал в ДОСААФ.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<i>Глава первая.</i> Первые транспортно-десантные . . . . .	3
<i>Глава вторая.</i> Наставники . . . . .	20
<i>Глава третья.</i> Операция «Антифриз» . . . . .	29
<i>Глава четвертая.</i> В бригаде «Железняк» . . . . .	35
<i>Глава пятая.</i> С аэродрома подскока . . . . .	45
<i>Глава шестая.</i> Комиссары . . . . .	56
<i>Глава седьмая.</i> Одиссея Михаила Ильина . . . . .	65
<i>Глава восьмая.</i> Помощь Родины . . . . .	77
<i>Глава девятая.</i> Начальник партизанского аэродрома . . . . .	85
<i>Глава десятая.</i> Из фронтовых записей полковника Саморова . . . . .	91
<i>Глава одиннадцатая.</i> Планеристы-партизаны . . . . .	97
<i>Глава двенадцатая.</i> Прорыв из кольца . . . . .	101
<i>Глава тринадцатая.</i> Через Днепр . . . . .	107
<i>Глава четырнадцатая.</i> Они из планеристов . . . . .	113
<i>Глава последняя.</i> В мирном небе . . . . .	131