

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
Р47

Решетников, Василий Васильевич.

Р47 Что было — то было / Василий Решетников. —
Москва : Яуза-пресс, 2022. — 416 с.

ISBN 978-5-9955-1045-1

Лучшая книга о дальних бомбардировщиках Великой Отечественной войны! Автор этих мемуаров, Герой Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР В.В. Решетников, не только командовал дальней авиацией более десяти лет, но и стоял у истоков легендарной Авиации дальнего действия, совершив в годы войны 307 боевых вылетов на Ил-4 (ДБ-3ф), — бомбил Кенигсберг и Берлин, сам дважды был сбит, зенитным огнем и истребителями противника, но всегда возвращался в строй. Эта книга — захватывающий рассказ о судьбе поколения Победителей, о становлении и развитии прославленной советской Авиации дальнего действия.

УДК 821.161.1-94
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-9955-1045-1

© Решетников В.В., 2022
© ООО «Яуза-пресс», 2022

В тусклых зеркальцах прошлых дней
С зыбкой точностью отражалась
Жизнь, что, право, куда сложней,
Чем до этого нам казалась.

Ярослав Смеляков

ЭЛИТНАЯ СБОРНАЯ

**Транзитный, не очень скорый. Берлинский дебют.
«Ну, этот — ненадолго»...**

Старые пилоты терпеть не могли летать пассажирами. Все им казалось, будто тот чужак, что сидит там впереди, за ба-ранкой, не так взлетает, не туда летит. Но судьба иногда испытывала их предубеждения. Правда, на этот раз пассажирствующих пилотов занимали страсти совсем иного свойства: их вызывали на фронт...

В полумраке огромного, дребезжащего всеми заклепками фюзеляжа, подмяв под себя самолетные чехлы, бывалое летное воинство уже не первый день вповалку теснилось друг к другу, коротая в беспокойной дреме застывшее время. В кожаных на меху пальто-регланах трудно было разобрать их звания, но, скрывая под меховым воротником и свои петлицы, я чувствовал себя среди них вполне независимо, однако не навязывался ни в близкое соседство, ни в собеседники, интуитивно понимая, что в отличие от меня они все-таки старшие и не молодые командиры.

Тяжелый четырехмоторный бомбардировщик «ТБ-3», давно утративший боевую силу, шел издалека, от самого Тихого океана, подбирая на попутных аэродромах летчиков и штурманов, назначенных в новый, еще формировавшийся ночной дальнебомбардировочный полк. Заночевав последний раз на приволжском аэродроме и приняв на борт еще двух или трех незнакомцев, наш корабль, наконец, в густых и ненастных сумерках ранней, заглянувшей с осени зимы сорок первого года загрохотал на снежных заступах посадочной полосы последнего пункта посадки.

Сасово. Рязанщина. Тут и сидел тот самый полк. Пока в старой полуторке мотало нас от борта к борту по горбатой,

заваленной снегом дороге, город успел погрузиться в непроницаемый мрак, и его смутные очертания еле прорисовывались в контурах приземистых крыш и высоких заборов. Нельзя было ни рассмотреть, ни догадаться — есть ли тут люди, живет ли кто в этих черных домах? Ни огонька, ни собачьего лая. Война успела основательно придавить и этот провинциальный городок.

Штаб и командирские общежития размещались в небольшой городской школе. В классах и коридорах еще висели школьные плакаты, на подоконниках печально досыхали комнатные цветы.

Ближе к ночи того же дня нам назначили сбор. Мы с трудом втискивались в низкорослые парты, тихо переговаривались, непринужденно знакомились друг с другом, но не на равных: слишком разные были у нас «весовые» категории — капитаны, старшие лейтенанты. Были и майоры. Все они командиры полков, эскадрилий, их заместители. Я младший лейтенант, командир звена.

Как бы стихийно, больше из чувства взаимной симпатии, чем по каким-то другим приметам, летчики и штурманы объединялись в экипажи. Ко мне, не будучи востребованным другими, присоединился молодой штурман Володя Самосудов — высокий, рыженький, интеллигентный.

Ждали командира.

Майор Тихонов вошел в класс спокойным, неторопливым шагом, усадил нас, шумно вскочивших в стойку «смирно», тихо, по-домашнему поздоровался, помолчал немного, взглядываясь в своих «новобранцев», а может быть, давая нам первую возможность рассмотреть себя — нового командира, и приступил к делу.

Красив он был необычайно — высок, осанист и молодым лицом прекрасен. Я не сводил с него глаз: широкая грудь, крепкие сильные руки; влитая гимнастерка туго схвачена командирским ремнем; длинные ровные ноги, в облегающих стеганых брюках, вправлены в яловые рабочие сапоги. На груди орден и Золотая Звезда, в петлицах две шпалы. Загляденье! Весь он пропорциональный, ладный. Во всем облике этого поразившего меня человека — строгая, покоряющая сила. Вокруг его имени витала легкая дымка сла-

вы, даже с неким наплывом легенды, хотя все, что связывалось с нею, было делом совсем недавним и по времени еще не устоявшимся для зачисления в события по разряду легенд.

Но все обстояло именно так — войну он начал прямо с Берлина!

В последний день июля 1941 года капитан Тихонов привел свою эскадрилью с Дальнего Востока на фронт. Не теряя лишнего часа, экипажи подвесили бомбы и были готовы к первому заданию — удару по войскам противника на поле боя. Но неожиданно пришло распоряжение из Ставки сформировать из отборных экипажей две эскадрильи для выполнения особого задания. Постепенно прояснилось: предстояла бомбардировка Берлина. Исходный аэродром — Астэ на острове Эзель в Балтийском море.

Одну эскадрилью, сборную, поручили вести майору Щелкунову, другую, свою — лучших не подберешь — повел Тихонов.

Пробриться к острову было непросто. Задача хранилась в глубокой тайне, и о перелете штаб ВВС наши войска не оповестил. Зато экипажи были предупреждены: опасаться не только вражеских, но и своих сил ПВО.

Настороженность оказалась не лишней — группа Щелкунова все-таки понесла потери. От истребителей. Своих, родимых. Тихонову удалось провести эскадрилью невредимой.

С соседнего аэродрома Кагул, на том же острове, уже действовала группа полковника Преображенского — командира полка ВВС Балтийского флота. В ночь на 8 августа она нанесла первый удар по Берлину. Через ночь — второй. 11 августа вслед за морскими летчиками на немецкую столицу вышли экипажи Щелкунова и вся эскадрилья Тихонова.

Путь к Берлину шел через Балтийское море и в те августовские ночи был крайне тяжел и опасен. Не раз по курсу полета вставали мощные грозы, плотные фронтальные облака. Ни опорных ориентиров, ни пеленгаторов, ни приводных радиостанций. Только компас, часы, индикатор скоро-

сти. А по утрам, к возвращению экипажей, на остров наползали туманы. Запасных же аэродромов — ни одного.

Невероятно трудными были и взлеты. В жаркие вечера, когда тяга и без того ослабевших от изрядной изношенности моторов падала еще больше, перегруженные бомбами самолеты еле-еле отрывались на крайней границе коротких грунтовых взлетных полос.

В день боевого крещения капитан Тихонов повел эскадрилью в колонне звеньев и не отпускал ее от себя, пока не вошел в ночную темень. Только после этого экипажи рассредоточились и к целям пробивались самостоятельно.

Берлин защищался неистово: небо прощупывали многие десятки прожекторов, на высоте удара густо рвались зенитные снаряды крупного калибра. На боевом курсе и при отходе от целей почти все побывали в перекрестии лучей и в прицельном огне артиллерии. Но все обошлось. На земле багровели пожары, вспыхивали взрывы...

Эскадрилья вместе со своим командиром бомбила Берлин второй и третий раз, но с каждым следующим днем становилось все труднее готовить самолеты: кончалось горючее, на исходе боеприпасы. Переливая из самолета в самолет последние остатки бензина, на задание уходили одиночные экипажи.

Мир был взбудоражен и наэлектризован: та самая авиация, о которой только и было известно, что она уже давно разбита, бомбит Берлин! И справиться с нею пока не удастся.

По ночам на эзельские аэродромы налетают немцы, бомбят стоянки, склады. В море сжигаются транспорты с горючим и боеприпасами. Блокированный остров оказался в глубоком тылу у немцев — линия фронта уже давно ушла на восток за 350 — 400 километров.

А тут еще вознегодовал Сталин, узнав, что по Берлину применяются 100- и 250-килограммовые бомбы, но редко пятисотки и никогда — тонники. Потребовал объяснений. Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, на ком лежала ответственность за Берлинскую операцию, доложил, что на Эзеле очень короткие и рыхлые грунтовые аэродромы, а моторы сильно изношены и потому не могут поднять в воздух более тяжелый груз, висящий на внешних замках. Такой ответ

Сталина не удовлетворил, и он вызвал к себе летчика-испытателя полковника В. К. Коккинаки. На прямой вопрос — могут ли «ДБ-3» поднимать тонные бомбы — Коккинаки, к ужасу наркома, простодушно ответил утвердительно.

На другой день наделенный полномочиями представителя Ставки Владимир Константинович вылетел на истребителе «И-16» к эзельским летчикам с задачей обеспечить бомбардировку Берлина тонными бомбами.

На месте Коккинаки все понял сразу, но отступать было некуда.

Первый экипаж из группы морской авиации пошел на взлет с тонной бомбой. В конце полосы, не имея достаточной скорости, самолет еле-еле оторвался, но просел, зацепил кустарник и на прекращенном взлете разрушился и сгорел. Бомба отлетела в сторону и, к счастью, не взорвалась. Люди остались целы.

Второй — из тихоновской эскадрильи — с двумя пятисотками, так от земли и не отошел. За взлетной полосой прогремел взрыв. Экипаж погиб.

Представитель Ставки молчал. Как было ему отказаться от уверений, данных товарищу Сталину?

Решение, не оглядываясь, принял руководивший боевыми действиями «островитян» командующий авиацией Военно-Морского Флота С. Жаворонков: «Взлеты с тяжелыми бомбами прекратить, боевую работу продолжать с прежней бомбовой нагрузкой».

Коккинаки не возразил.

Группа дальних бомбардировщиков, израсходовав все свои возможности, в конце августа поодиночке покинула Астэ. Последним в сопровождении именитых истребителей — Героев Советского Союза В. Коккинаки и П. Бринько — взлетел Тихонов. На его борту был генерал С. Жаворонков, вызванный к Сталину для объяснений.

На острове пока еще продолжала боевую работу группа балтийских летчиков, но и она в первых числах сентября окончательно выдохлась и ушла на материк.

Спустя день после посадки на подмосковном аэродроме капитан Тихонов получил вызов в Ставку для доклада о результатах бомбардировки Берлина. Он загодя примчал в Москву и ждал назначенного времени в штабе ВВС, но в тот

вечер город снова подвергся нападению немецкой авиации, и улицы его для проезда были закрыты. Тихонову сообщили, что прием в Ставке отменен, а беседа с ним поручена начальнику управления ВВС генералу П. Ф. Жигареву. Ночевать пришлось там же, в штабе, а утром Жигарев объявил подписанный Сталиным приказ о назначении майора Тихонова командиром отдельного ночного дальнебомбардировочного полка, предназначенного для нанесения ударов по объектам глубокого тыла противника. Сроки комплектования Ставка установила жесткие, и Жигарев, не рискуя возможностью их срыва, наделил молодого майора изрядными правами — отбирать ночных летчиков-бомбардировщиков, независимо от их званий и должностей, из любых авиачастей, не входивших во фронтовые комплекты, в том числе и из постоянного инструкторского состава летных школ и резервных подразделений, что ранее особым приказом было строго запрещено. Управление ВВС, таким образом, устранило все препятствия на пути комплектования полка в короткие сроки отборным составом летчиков и штурманов.

Теперь в тускло освещенном классе с плотно зашторенными окнами командир полка вглядывался в наши лица и с каждым поочередно вел неторопливую беседу. Многих летчиков и штурманов знал он хорошо еще в прошлом, с некоторыми совсем недавно служил на Дальнем Востоке и, видимо, потому наиболее крепких и опытных затребовал в свой полк.

Постепенно я стал осознавать всю сложность моего положения. Летчики докладывали о своих тысячных и многосотенных часах налета не только днем, но и ночью, в облаках, одновременно упоминая о немалом опыте боевого применения, участии в маневрах и учениях. Ничего подобного в моем летном активе не значилось.

Придерживаясь правил «табели о рангах», я поднялся последним. Мое сообщение об общем налете, особенно ночном, вызвало веселое расположение духа у всех присутствующих. Улыбнулся и командир: почти четыреста часов здесь ничего не значили. Последовал вопрос о моем возрасте. И снова командир улыбнулся. Больше вопросов не поступало.

Мною овладело предчувствие катастрофы. Все мои возделенные устремления могли вот-вот в одно мгновение оборваться. Достаточно одного, короткого, как выстрел, слова, произнесенного этим непостижимо недосыгаемым человеком — «нет!», — и судьба моя вмиг повиснет в пространстве. Но командир ничего не сказал. Это была надежда.

За полночь, разом грохнув крышками парт, мы стоя проводили его, вышедшего из класса и напоследок напомнившего, что он ждет от нас смелых и решительных действий в борьбе с врагом.

Шумная толпа, осененная командирским благословением на боевые подвиги, вывалилась в коридор, заполнила его возбужденными голосами и густым табачным дымом. Я не чувствовал себя равным со всеми и держался в стороне, затягиваясь папироской. Да и «братья по штурвалу» меня как бы не замечали — пилоты ревнивы. Может быть, в те минуты моя, как могло показаться, некая летная недоразвитость больше всего и возвышала их в собственных глазах? Долетела кем-то брошенная фраза — не обо мне ли сказанная:

— Ну, этот — ненадолго...

Было чувство досады, злости. В этом полку, оказывается, воевать с немцами — честь особая, не всем доступная.

Что-то рушилось на пороге возможного. Мои воронежские летные акции, еще вчера казавшиеся несокрушимо прочными, тихо плавилась в синем огне недоверия и предубеждений.

ЭСКАДРИЛЬЯ ИНСТРУКТОРОВ

У храма строгой богини. «ТАСС уполномочен заявить».

Подальше от фронта. Капитан-инкогнито.

Воронеж в моей судьбе появился не сразу. Сначала был Орловский скоростной бомбардировочный — первый строевой авиаполк, куда я получил назначение после окончания школы летчиков. Полк был совсем молодым, еще не разлетавшимся и больше сидел на земле, чем гудел в воздухе. В нашей эскадрилье, почти сплошь младших лейте-

нантов, наиболее популярным занятием, не утруждавшим начальство организационными заботами, была стрельба. С утра, вооружаясь «наганами», побольше зачерпнув патронов, пилотская братия неторопливым строем, как гуси к речке, отправлялась в тир. Покуривали, балагурили, лупили по мишеням от души и как хотели. Время горело быстро. Иногда для нас устраивали классные занятия. Инженер эскадрильи по зашмотанным схемам в который раз растолковывал мудрости водяного охлаждения и смазки мотора М-100, да еще полковой штурман внушал нам, чертя мелом на доске, тонкости самолетовождения по радиомаякам, которых, как оказалось, в радиусе действия наших самолетов вообще не существовало. Пожалуй, единственное, чему с толком для дела научил меня в этом полку комэск Поморцев, — это закладывать на «СБ» стремительные, с глубоким креном классические боевые развороты в отличие от привитых мне ранее затяжных и степенных, набиравших большую высоту, но терявших на выводе много скорости.

В конце 1939 года полк настраивался принять участие в советско-финской войне, и пока туда не звали, мы с утра до вечера терпеливо елозили пальцами по немым картам, запоминая взаимное расположение ориентиров и зазубривая непривычные для нашего уха названия финских городов и железнодорожных узлов. Но была и другая, более давняя задача — предстояло перевооружение на самолеты «ДБ-3». Этот ильюшинский дальний бомбардировщик прославился, особенно в руках В. К. Коккинаки, не только дальними перелетами и рекордами поднятия грузов на высоту, но даже «мертвыми петлями», которые крутил Владимир Константинович на этой тяжелой двухмоторной машине над праздничным Тушинским аэродромом, ввергая в восторг и оценивание всех, кто видел это небывалое зрелище. Летать на такой машине — выше мечты, казалось, и быть не могло. Самолет уже состоял на вооружении нескольких полков, очередь подкатила и к нам. Однако начальство медлило и в ожидании вылета на финский фронт отправлять на переучивание опытных летчиков не рискнуло. Послали нас — самых молодых.

Утром, в первый день Нового года, еще не остыв от праздничного вечера в городском клубе, я был на перроне

орловского вокзала и на другой день сошел в Воронеже. Мои друзья, обремененные женами, прикатили позже.

Воронежская резервная бригада тоже была совсем молодой и еще не завершила формирование. Здесь новичками были все. Даже мой новый комэск С. П. Казьмин, много лет пролетавший в Московской Академической авиабригаде, эскадрилью принял только-только. Это был незаурядный летчик: опытнейший инструктор, прекрасно владевший «слепыми» полетами днем и ночью в любых условиях погоды, что по тому времени (как и во все более поздние времена) было аттестацией наивысшего достоинства, редкой для многих других его сверстников и даже (а может быть, тем более) старших авиационных командиров. Во всяком случае, как позже было заведено, ночные тренировочные полеты командного состава бригады начинал с проверки инструкторов именно он, Казьмин, а уж потом, получив от него допуск, последовательно подключались к полетам и все остальные.

Несколько грузноватый, с тяжелой неторопливой походкой, густобровый и белобрысый, со светло-голубыми немигающими глазами, с чуть рыхловатым лицом и крупным мясистым носом, он был крайне немногословен, говорил неторопливо, глуховато, взвешивал каждое слово, зная им цену.

Комэск сразу усадил своих пришельцев за изучение конструкции самолета, его аэродинамики, вооружения, а когда дело дошло до зачетов, уже поглядывал на небо, ловил для нас летную погоду.

Еще плотно сидел на аэродроме мартовский снег, бледное солнце с трудом просвечивало сквозь низкие тучи, а эскадрилья уже летала. Моим инструктором был замкомэск старший лейтенант Токунов — добрейшей души человек, прекрасный летчик и инструктор.

Не сразу далась мне машина — не шла посадка. То ли длительный перерыв и слабая предыдущая натренированность в полетах сказывались, что скорее всего, а может, на все это оказала свое влияние неустойчивая погода, из-за чего полеты часто прерывались ожиданием следующего, не всегда завтрашнего, летного дня. Токунов был мудр и терпелив — осторожно поправлял в полете и на посадке

мои ошибки, тщательно и очень образно разбирал их на земле, но с тем же неутешительным успехом шел полет за полетом, пока вдруг я сам почувствовал, что нашел! Нашел, наконец, то единственно верное восприятие бегущей земли, по которому мне стал виден каждый сантиметр высоты самолета перед его приземлением. Я наконец ухватил то, о чем мне из полета в полет толковал Токунов. И дело пошло. Пошло хорошо — устойчиво и крепко. Теперь я летал самостоятельно, все больше углубляясь в новые, очередные сложности техники пилотирования, а потом и боевого при-
менения.

Программа шла к концу. Куда мне дальше? Возьмут ли в прежний полк? Но дело оборачивалось иначе: мне спланировали полеты с инструкторского сиденья. Странно было сидеть в этой замкнутой сферической скорлупе штурманской кабины, где для обзора окружающего пространства тускло поблескивали разбросанные по бортам небольшие оконца с выгоревшим целлулоидом, а для слежения за землей на взлете и посадке служила небольшая открытая вертикальная щель, образованная развернутой в сторону пулеметной турелью. Вставная на защелке трубчатая ручка, откидные из металлических прутьев педали, два коротких с шариками на конце сектора газа на левом борту — вот и все управление самолетом, ничем не напоминающее привычное оборудование пилотских кабин, но, как ни странно, этого было достаточно, чтобы массивная машина была совершенно послушной, если, разумеется, рычаги перемещать вовремя и настолько, насколько нужно. А пара приборов — высотомер и указатель скорости — должны были давать кое-какое представление о положении самолета в пространстве... «Пионер» и вариометр — это мы потом сами пристроили,

В общем, одолел я и эту задачу, по которой вывозил меня все тот же Токунов. Терпение его границ не знало. Напортачишь ему в полете — выгнать бы за это из кабины, а он слова грубого не скажет. Прибаутку какую-нибудь добрую, но чаще всего соленую, точно к месту вернет — на это он был великий мастер — и расхохочешься, и устыдишься своей бестолковости. Впредь думать над промаш-

ками будешь и старательно, изо всех сил, готовиться к следующему полету.

Вскоре вышел приказ — небольшая группа летчиков, среди которых оказался и я, была назначена инструкторами. Это меня не на шутку огорчило. Я рвался в строевой, боевой полк, туда, где летчики летают в пилотских, а не в инструкторских кабинах, где тревоги, учения, дальние маршруты, незнакомые аэродромы и полигоны. А здесь все не так — приземленно и буднично. Лавры инструктора меня никак не прельщали.

Еще с летной школы к инструкторам я относился благоговейно, почти с религиозным чувством преклонения, но всегда мне казалось, что эти замечательные летчики, превосходные командиры, строгие и добрые, как боги, люди обойдены в своей летной судьбе чем-то самым главным.

Деваться было некуда. Орловский полк ушел на финскую войну, и это вызвало еще большую досаду. Первая партия переучившихся летчиков возвращалась в свои части. Меня никто нигде не ждал.

Дали мне норовистую машину с тринадцатым номером на хвосте, летный и технический экипаж и закрепили небольшую группу летчиков и штурманов переменного состава, которых надлежало научить летать на новой для них технике.

Теперь я с утра забирался в переднюю кабину и целыми днями как заведенный, став в очередь за машинами других инструкторов, крутил прямоугольные «круги» над аэродромом или уходил в зоны, отрабатывая со своей группой все присущие этой машине элементы техники пилотирования. Полеты со штурманами случались реже, но они были куда увлекательней: все-таки за штурвалом, под фонарем, со всем пилотским комфортом. Машину ведешь сам — по маршрутам, на полигоны, в зоны воздушных стрельб. И хотя не раз мои начинающие штурманы пытались завести меня совсем не туда, куда нужно было лететь, это им не удавалось: в штурманском деле я уже кое-что соображал — умел цепко ориентироваться по карте, вел свои навигационные расчеты.

Командир эскадрильи, видя инструкторскую перегрузку на вывозке летчиков, не обделял нас полетами «на себя».

По закрепленному им порядку первый подъем в воздух начинался с пилотажа в зоне или с перелета на лагерный аэродром в пилотской кабине. Иногда ранним утром в тихую и ясную погоду по пути в лагерь я отклонялся в сторону Дона, погружался в его крутые берега и, мчась над самой водой, повторяя плавные изгибы реки, ликовал всей душой, любовался прелестью зеленых склонов, с которых сверху встречали меня машущие руками деревенские люди. О, как любил я летать! Физически и эмоционально испытывал волнующее чувство огромной радости, почти счастья от каждого полета, каким бы он ни был — простым или очень трудным. И это на многие годы, далеко за послевоенные, было главным аргументом всей моей жизни, ее высшим и лучшим проявлением. Всего лишь? Не маловато ли? Да вот и Михаил Михайлович Громов однажды обронил как бы невзначай, не раскрывая сути сказанного: «Летать, как и жить, без большой цели — бессмысленно». Вздрогнешь, прочтя это. Но то — Громов! По масштабу личности — и жизненные кредо. Казалось, их высшие ставки так естественно отражались во множестве его громких званий и в высотах служебного, государственного и общественного положения.

Да все не так! Он сам признался с душевной горечью, что к сорока годам, когда весь был поглощен летной работой, ему пришлось помимо воли «резко изменить направление своей деятельности». «Началась, — как он пишет, — работа не по сердцу, не по призванию». И хотя на исходе лет Михаил Михайлович все-таки заметил, что «прожил трудную и счастливую жизнь», себя назвал он только летчиком и никем больше.

Видимо, в этих пределах, однажды его пленивших, и виделась ему та единственная большая и радостная цель, ради которой только и стоило жить. Не потому ли, спустя войну, когда меня изо всех сил тянули в академию, я решительно отверг настояния моих благожелательных начальников, боясь даже на коротко расстаться с полетами, и только еще лет через восемь, спокойно обдумав опрометчивость того шага, сам стал напрашиваться на академическую учебу. Впрочем, опрометчивости, пожалуй, в том и не было. Согласись я тогда в первый послевоенный год на четырехлетнее школьное бдение — не исключено, что меня,

как и других, раньше времени затянула бы в свою беспросветную административную трясику безысходность чиновничьего бытия, где тихо гибнет летная душа, уступая место затхлости «благоразумного» рационализма.

Надеюсь, верую — вовеки не придет
Ко мне позорное благоразумье, —

полушутя-полусерьезно иногда повторял я заклинание Маяковского, по-своему понимая его иносказательный смысл. И если под непосильным давлением обстоятельств оно ко мне, кажется, пришло, то, слава богу, не скоро и не во всем.

Те строки поэта — о любви. А А.И.Куприн еще в начале века писал о летчиках: «Я люблю их общество. Приятно созерцать эту молодость, не знающую ни оглядки на прошлое, ни страха за будущее, ни разочарований, ни спасительного благоразумия». Заметьте: «ни спасительного благоразумия»! Солнечной любовью к жизни назвал это чувство Александр Иванович.

В нашей молодой эскадрилье было немало великолепных летчиков, летавших воистину с пламенной душой, больше всего на свете дороживших высокой ценой летного и боевого мастерства своей профессии. Работали мы дружно и обходились без летных происшествий, но о других этого сказать было нельзя.

Полагая, что все беды в авиации проистекают от низкой дисциплины среди летного состава, высшее военное руководство признало необходимым периодически направлять в авиационные части и соединения наиболее строгих и ревностно почитающих общевойсковые порядки командиров из других родов войск — пехотинцев, танкистов, даже кавалеристов. Сухопутный народ, однажды отдавший свою судьбу и душу другому «богу», трудно приживался в новой среде, ностальгически страдая по марш-броскам, пушечной пальбе и сабельным атакам.

Их немало, главным образом штурманов, появилось и в нашей эскадрилье. Летали они без энтузиазма, в состоянии нервного напряжения, избегали каких бы то ни было сложностей. Многим из них летная наука давалась тяжело, кое-кого приходилось отстранять от дальнейших полетов, но отлучение проходило без страданий.

Это был не первый призыв в авиацию из сухопутных войск, но именно тот, кажется, последний перед войной, выглядел в летных делах особенно тускло. Большею частью заблудший народ при первой возможности сходил с летной работы на административные и чиновные должности, где чувствовал себя куда устойчивей, чем в воздушной стихии. Среди их предшественников было уже немало и тех, кто добирался порою до самых верхних эшелонов военно-авиационной иерархии, так и не побывав хоть немного в настоящих, признанных, не говоря уж в выдающихся, летчиках или штурманах. Им ничто не мешало уверенно управлять делами авиации и прокладывать, так сказать, пути дальнейшего ее развития.

Так что в славное летное братство одни вступали как в храм доброй и строгой богини, безоглядно неся ей первую юношескую и до конца преданную любовь, другие — как в очередной гарнизон «для прохождения дальнейшей службы». И хотя последних «муза полета» своим расположением не жаловала, порой и среди них случались ее избранники. Таким был в нашей эскадрилье Алексей Кот. Однажды сойдя с коня и прикоснувшись к мудростям штурманской науки, он остался верен ей беспредельно, а с войны вернулся Героем.

Одно время и у меня был штурманом недавний танкист лейтенант Михаил Иванович Глушаченко. Хороший штурман, старательный и педантичный человек, но и он, еще продолжая летать, нашел себе дело в штабе.

Однажды, в один из первых дней нашего летного знакомства, Михаил Иванович огорошил меня неожиданно: на рулении, выйдя, как и полагается для обзора переднего пространства по грудь из астролюка, он вдруг поднял вверх правую руку, согнул ее влево и поставил раскрытой ладонью над головой. Это было что-то новое и забавное.

— Миша, — кричу ему по переговорному устройству, — ты что, собираешься танцевать польку-бабочку?

— Нет, — сердито и отрывисто, не приняв шутки, огрызнулся он. — Это тихий ход. У танкистов так принято...

Я похотывал про себя, но убирал обороты и подторма-

живал. Вскоре мой штурман-танкист перебрался в штаб окончательно. Там и рос: после войны стал начальником штаба полка.

Но особенно колоритной фигурой был переучивавшийся у нас бывший кавалерист, командир эскадрильи капитан Сергей Александрович Гельбак. Летчик он был крепкий, летал аккуратно, но, как мне казалось, совершенно равнодушно. Полеты не вызывали у него ни малейших эмоций, во всяком случае приятных. В свободные минуты, когда на аэродроме в ожидании улучшения погоды летчики затевали привычный авиационный треп, Сергей Александрович, будучи весьма активным участником таких «ристалищ», никогда не снисходил до фольклора на летные темы, видимо, презирая их за интеллигентскую, с его точки зрения, природу, но зато с огнем в очах вдруг возрождал живописнейшие картины кавалерийской жизни. И несть числа их захватывающим историям! Только громовой хохот со стоном прерывал нескончаемые повествования о приключениях конников, происходивших почему-то больше всего на конюшне, где главным действующим лицом почти всегда был старшина, повергавший в глупое положение своих начальников. Даже в послевоенные годы полковник Гельбак, теперь уже командир полка, увенчанный множеством боевых наград за подвиги во фронтовом небе, к своему флагманскому самолету подъезжал не иначе, как верхом на красавце жеребце, сидя в седле с такой безукоризненной осанкой, что им любовались все, кому выпадала радость видеть его на рыси или в галопе. Это было зрелище! На стоянке, покинув стремена, он привязывал коня к стойке, садился в самолет и улетал, а возвратясь, снова легко и элегантно взлетал в седло и высокий, красивый, в кожаном пальто с летным планшетом через плечо и в шлемофоне со сдвинутыми вверх защитными очками гарцевал в жилой городок.

Время попусту мы не тратили, но тянулось оно, как мне казалось, медленно. Я чувствовал, как росли во мне летные силы и теперь с магической неотвратимостью влекли к себе облака. Хотелось летать в них так же свободно, как днем при видимости горизонта, как умеет летать капитан Казьмин.

Первое знакомство с ними было страшноватым и не обещало ничего хорошего. Не раз я вываливался под нижнюю кромку то с креном, скользя на крыло, то с крутым снижением и, чуть отдышавшись, снова лез в эти тряские сырые чащобы. Казалось, они оберегали свою неприступность, норовя выплюнуть из своих грозных пределов каждого, кто самонадеянно приблизится к ним. А машина, такая спокойная и податливая там, где свет и солнце, вдруг преображалась, выходила из повиновения, обнаруживала свою скрытую строптивость. Но из полета в полет я стал замечать, что она становилась послушнее, доверчивей, и неприятности по этой части мне перестали угрожать. И хотя я летал в облаках интуитивно — кое-что из этой области знал, уяснив главное и, кажется, единственное: не верь себе, своим чувствам — переломи себя, доверься глазам, приборам, и только им!

Еще в летной школе я оказался в некотором роде в опытном звене (в те годы экспериментировали в авиации, пожалуй, не меньше, чем в наше время), где была предпринята робкая попытка привить еще не умеющим самостоятельно летать курсантам первые навыки пилотирования «У-2» под брезентовым колпаком, по приборам. Глядя по очереди на пилотажные приборы и обнаруживая в их показаниях отклонения от нормы, я старательно, широкими механическими движениями, шуровал ручкой управления и педалями, будучи уверенным, что все делаю правильно, «по науке», и самолет, стало быть, должен идти как надо, хотя мой инструктор все время покрикивал из передней кабины: «убери крен», «скорость падает», «прекрати снижение» — и сам вмешивался в управление. Потом давал команду открыться и копировал мой полет. Впечатление было жуткое. Руки мои невольно хватались за борта кабины, казалось, мы вот-вот вывалимся из самолета. Судя по всему, не лучше летали и мои товарищи, такие же курсанты, как и я. Но эти эксперименты, слава богу, школьные методисты вскоре закрыли, справедливо полагая, что курсанта раньше надо научить летать при видимости земли и неба, а уж потом приниматься за колпак и облака. Однако понятия о слепых полетах во мне невольно застряли.

Ближе к осени Казьмин дознался о моем самовольстве и строго сказал:

— Ты это брось — торопить события. Дойдет дело до облаков — научат тебя. А сейчас, вишь, какие низкие пошли? Вывалишься — охнуть не успеешь. Земля не тетка.

— Так я, товарищ капитан, уже не вываливаюсь.

— Ладно, проверю, потом скажу, что ты там умеешь. А пока не смей.

В ненастный, холодный день комэск направился к моему самолету, забрался в инструкторскую кабину.

— В зону, в облака. Высота — полторы тысячи. Глубокий влево, глубокий вправо. На одном моторе. Спирали. Все.

И умолк.

Так я, правда, не летал — все больше по прямой и развороты блинчиком, а тут — глубокие виражи. Но деваться некуда. В открытую получается и вслепую должны выйти.

Зона рядом. Облака темные и тряские. Тучи!

Спокойно установил режим полета, смело загнул левый вираж. Вроде идет правильно. Трясет, правда, бросает то вверх, то вниз, но тут ничего не поделаешь — это все от облаков, от болтанки.

И вдруг — голос в ушах, через микрофон, сердито:

— Я думал, ты в самом деле летать умеешь, а ты на заданный курс машину поставить не можешь. Высоту не держишь, и крен гуляет. Давай правый под сорок пять...

Собрал я всю душу в комок и кручу вираж. А нос то зарывается, то лезет с набором, стрелки на приборах никак не уgomонятся. Нужно же, думаю, черт, в самую болтанку загнал меня.

На выводе слышу:

— Брось управление!

Казьмин добавил моторам обороты, резко завалил машину в крен, остановив его точно на 60 градусах, и дальше машина шла будто сама, только подрагивала, как в ознобе. Штурвал почти неподвижен, педали еле шевелятся. На выводе жестко трянуло: попали в собственную струю — верный признак идеального виража. Курс на выводе — градус в градус. И болтанка ему нипочем.

— Давай теперь сам.

Весь мокрый — я старался изо всех сил. Левый кое-как получился. На правом начался крен, гуляла угловая скорость. С бровей лил пот, застил глаза, руки скользили по баранке.

— Ладно, — заключил Казьмин. — До следующего раза. Все понял? Тебе еще работать и работать. Будешь тренироваться с инструктором. Потом проверю.

Урок Сергея Павловича был жестким. Я понял, как далеко отстоял от настоящего пилотажного искусства и как не просто было приблизиться к нему.

Время плановых полетов по приборам не затянулось, но все началось с наземных тренировок.

В нелетные дни, сменяя друг друга, молодые инструктора часами просиживали в кабинах Линка — тренажерах для слепых полетов. Чужеземная машина — горбатый черный ящик — была проста в конструкции, работала надежно и вполне натурально воспроизводила условия пилотирования вне видимости горизонта. В этом была вся ее гениальность. Фанерное сооружение сверху закрывалось высокой жесткой коробкой, пилотажные приборы мерцали слабым фосфорическим светом, выдавая точную информацию о режиме «полета», а ручкой управления и педалями пилот вращал всю эту компактную механику во все стороны, наклонял вперед и на хвост и даже мог создавать крены градусов до тридцати.

В то время такие кабины стояли целыми рядами в классах или коридорах учебных корпусов многих авиационных гарнизонов, независимо от рода базирующейся здесь авиации, скромно делали свое большое дело и уж не меньшее, чем те дорогие, начиненные электроникой комплексные тренажеры нашего времени, что созданы для каждого в отдельности типа самолета.

Конечно, объема тренировки в кабинах Линка для отработки полетов по приборам было маловато, да и полностью заменить условия реального полета они не могли, и я по-прежнему при каждом удобном случае лез в облака или закрывался брезентовым на металлических распорках колпаком в ясную погоду.

Потом по очереди водили нас в зоны командиры звеньев, а то и замкомэск Токунов. Казьмин не скоро проверил

меня в облаках еще раз. Работал я спокойно и был сух. Теперь Сергей Павлович молчал, звука не проронил. Значит, все в порядке. Так и записал в летной книжке — по высшим баллам.

Бомбардировщик, не летающий в облаках, ночью и в воздушных боевых порядках — даже по понятиям того времени — ровным счетом ничто, вообще не бомбардировщик, тем более дальний. Таких хватало кое-где, только не у нас. Молодой состав инструкторов нашей эскадрильи раньше других научился ходить в плотных, прижатых крыло к крылу, строевых группах. Казьмин любил водить эскадрилью сам. Становясь в ее голове и поглядывая назад, то влево, то вправо, он строго следил своим грозным взглядом за симметрией строя, и мы держались в нем как привязанные. Конечно, его боевой смысл не в парадной скованности. Для этого есть другое, наполненное сложным содержанием понятие — боевой порядок, но мастерство техники пилотирования в нем наиболее тонко оттачивается именно в точных геометрических формах воздушного строя.

Когда на нашем удаленном учебном поле влевой Россоши заканчивался летный день, Сергей Павлович поднимал нас в воздух, строил эскадрилью клиньями звеньев или вытягивал журавлиным клином и к вечеру в плотном, симметрично расчерченном строю приводил на базовый аэродром. Мы проходили над жилым городком, над штабом бригады и, разойдясь по одному, друг за другом шли на посадку. Знали бригада и весь городок — это привел свою эскадрилью капитан Казьмин.

Включали нас иногда и в праздничные колонны. На октябрьские торжества 1940 года над Воронежем был назначен воздушный парад двух бригад — нашей и Курской. В сырой и промозглый с ледяным ветром праздничный день мы поднялись в воздух. Над городом клубясь торопливо неслись тяжелые темные тучи, порывистый ветер бросал машины с крыла на крыло, разбрасывал строй. Я вращал баранку штурвала изо всех сил, временами выкручивая ее до крайних пределов, чтобы как-то удержаться на своем месте справа за командиром звена Пашей Корчагиным, не разрушить равнения по левому ведомому Ивану Величаю и