



ВАСИЛИЙ РЕШЕТНИКОВ

ЧТО БЫЛО –
ТО БЫЛО

ИЗБРАННИКИ ВРЕМЕНИ

Москва
«ЯУЗА-КАТАЛОГ»
2014

УДК 93/94
ББК 68
Р 47

Решетников, Василий Васильевич.

Р 47 Что было — то было. Избранники времени / Василий Решетников. — Москва : Яуза-каталог, 2014. — 672 с.

ISBN 978-5-906716-35-4

ДВА БЕСТСЕЛЛЕРА ОДНИМ ТОМОМ!

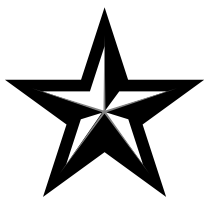
Полное издание мемуаров Героя Советского Союза, заслуженного военного летчика СССР, который в годы Великой Отечественной совершил 307 боевых вылетов, бомбил Кенигсберг и Берлин, стоял у истоков Aviации Дальнего Действия и командовал «дальниками» более десяти лет, а его именем назван один из стратегических бомбардировщиков Ту-160.

Захватывающий рассказ о взлете «сталинских соколов» и подвигах поколения Победителей; о великих людях великой эпохи, которых автор знал лично, — Чкалове и Байдукове, Леваневском и Громе, Голованове, Судце и Молодчем; о становлении прославленной Дальней Aviации СССР, легендарных авиарекогдах и авианалетах на логово Гитлера; о тех, кто «летал и жил, опережая время» и был «обречен на подвиг».

**УДК 93/94
ББК 68**

ISBN 978-5-906716-35-4

© Решетников В.В., 2014
© ООО «Яуза-каталог», 2014



Что было – то было

На бомбардировщике сквозь зенитный огонь

В тусклых зеркальцах прошлых дней
С зыбкой точностью отражалась
Жизнь, что, право, куда сложнее,
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 баранкой, не так взлетает, не туда летит. Но судьба иногда испытывала их предубеждения. Правда, на этот раз пассажирствующим пилотов занимали страсти совсем иного свойства: их вызывали на фронт...

В полумраке огромного, дребезжащего всеми заклепками фюзеляжа, подстелив себе самолетные чехлы, бывалые вояки уже не первый день теснились друг к другу, коротая застывшее время в беспокойной дреме. 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 боевые качества, шел издалека, от самого Тихого океана, подбирая на попутных аэродромах летчиков и штурманов, назначенных в новый, еще формирувавшийся 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 застругах 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 Володи 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, вглядываясь 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; сидящая как 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. Заглядень! Весь он пропорциональный, ладный. Во всем облике этого поразившего меня человека — строгая, покоряющая сила. Вокруг его

имени витала легкая дымка славы, 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 — лучше не подберешь — повел Тихонов.

Пробиться 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 скорости. А по утрам, к возвращению экипажей, на остров напоздали 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 вошли 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 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 удается.

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 отступить было некуда.

Первый экипаж из группы морской авиации пошел на взлет с 1000-кг 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 оторвался. За взлетной полосой прогремел взрыв. Экипаж погиб.

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

Решение, не колеблясь, 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. Тихоно-

ву 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 широкими полномочиями — 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 он хорошо знал еще раньше, 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, участия 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 возжеланные устремления могли вот-вот в одно мгновение оборваться. Достаточно одного, короткого, как выстрел,

слова, произнесенного этим непостижимо недостижимым 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, выходявшего из класса и напоследок напомнимшего, 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 лейтенантов, наиболее популярным занятием, не утруждавшим начальство организационными заботами, была стрельба. С утра, вооружившись «наганами» и побольше зачерпнув патронов, пилотская братия неторо-

пливым 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 затертым схемам в который раз растолковывал премудрости 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 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 оцепенение всех, кто видел это небывалое зрелище. Летать на такой машине — выше мечты, казалось, и быть не могло. Самолет уже стоял на вооружении нескольких полков, очередь дошла и до нас. 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 новичка-

ми 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 погодных условиях, что по тому времени (как и во все более поздние времена) было аттестацией наивысшей категории, 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 новых подчиненных за изучение конструкции самолета, его аэродинамики, вооружения, а когда дело дошло до зачетов, уже поглядывал на небо, ловил для нас летную погоду.

Еще плотно лежал 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