

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»...**

**С**тарые 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 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 Володя Самосудов — высокий, рыженький, интеллигентный.

Ждали командира.

Майор Тихонов вошел в класс спокойным, неторопливым шагом, усадил нас, шумно вскочивших в стойку «мирно», 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; 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.

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 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 отступить 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, данного 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 вожденные 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, 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.**

**В**оронеж 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 привычных 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 оцепенение 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 приземления.

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 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,

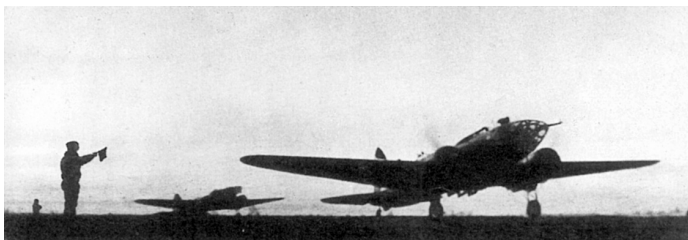
В общем, одолел я и эту задачу, по которой вывозил меня все тот же Токунов. Терпение его границ не знало. Напортачишь ему в полете — выгнать бы за это из кабины, а он слова грубого не скажет. Прибаутку какую-нибудь добрую, но чаще всего соленую, точно к месту вернет — на это он был великий мастер — и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



В.В. Решетников



В.Г. Тихонов, Е.Ф. Логинов, А.И. Шапошников.  
Май 1942 г.



Вечереет. Пора на взлет



Г.К. Жуков  
и А.Е. Голованов.  
1943 г.



Н.С. Скрипко. 1942 г.



М.И. Шевелев. 1942 г.

Г.В. Лепехин.  
Январь 1942 г.



И.И. Васильев,  
инженер эскадрильи



В. Самосудов.  
Декабрь 1941 г.



С.П. Казьмин.  
Март 1942 г.

*Справа налево:*  
Н. Тарелкин,  
С. Дедушкин,  
Н. Митрофанов,  
А. Терехин.  
Март 1942 г.

