

Кирилл
Евстигнеев

Крылатая гвардия

«Есть упоение
в бою!»



Асы против асов

Кирилл Евстигнеев

**Крылатая гвардия.
«Есть упоение в бою!»**

«Яуза»

2013

Евстигнеев К.

Крылатая гвардия. «Есть упоение в бою!» / К. Евстигнеев — «Яуза», 2013 — (Асы против асов)

Автор этой книги дважды Герой Советского Союза К.А. Евстигнеев в годы Великой Отечественной войны одержал 53 победы лично и еще 3 в группе (это пятый результат в советской авиации – больше сбили только Кожедуб, Покрышкин, Гулаев и Речкалов). Причем – уникальный случай – два вражеских самолета, Ю-88 и Ме-109, Евстигнеев «завалил» в первом же воздушном бою! А самого его хваленые немецкие асы не сбивали ни разу – хотя, выделяясь самоотверженностью даже среди отчаянных сталинских соколов, он никогда не уклонялся от боя и до самого конца войны не избегал лобовых атак даже против 6-пушечных «фоккеров». Недаром его девизом было пушкинское «Есть упоение в бою!». Сразу после Победы Евстигнеева в третий раз представили к званию Героя Советского Союза, однако представление так и не было утверждено. А книгу воспоминаний великого летчика изрядно «порезала» цензура. В данном издании эти мемуары печатаются без купюр.

© Евстигнеев К., 2013

© Яуза, 2013

Содержание

Предисловие ко второму изданию	5
Начало пути	9
Ближе к фронту	27
Конец ознакомительного фрагмента.	38

Кирилл Евстигнеев

Крылатая гвардия. «Есть упоение в бою!»

Предисловие ко второму изданию

Даже среди лучших воздушных бойцов далеко не каждый может быть назван летчиком от Бога, кого природа и выучка наделили почти сверхъестественной властью над летательным аппаратом. Пилотаж Евстигнеева был именно от Бога, виртуозным и неповторимым.

Наблюдая за легким и точным каскадом исполняемых им в воздухе фигур, было трудно предположить, что тяжелый недуг давно уже терзает его. Будь медицина столь же строга к летчикам в войну, как и в мирное время, только первая пятерка советских асов недосчиталась бы двоих – Речкалова и Евстигнеева. Первого отлучили бы из-за дальтонизма, второго – из-за язвенной болезни.

Кирилл Алексеевич Евстигнеев родился 4 февраля 1917 г.¹ в селе Большие Хохлы (сегодня это Шумихинский район Курганской области) в крестьянской семье. Нужда была частым гостем в лесной деревушке, но отец делал все, чтобы выучить детей, в особенности младших. В 1934 г., окончив в Шумихе, куда переехала семья, 7-й класс, Кирилл уехал в Челябинск и поступил в ФЗУ тракторного завода.

Человек исключительной скромности и по-русски непритязательный, получивший Звезду Героя, когда на его боевом счету было уже 49 (!) личных побед, Кирилл Алексеевич и в авиацию-то попал, встретив на своем пути хороших людей – доброхотов, подсказавших путь крестьянскому сыну.

Сначала в Челябинском аэроклубе его разглядел молодой инструктор Н. Кобзев, не только заронивший летную искру в душу 17-летнего токаря, но и в трудную минуту настоявший, чтобы тот окончил аэроклуб. Другим равнодушным человеком, поддержавшим юношу, был начальник Дальневосточной рембазы, где служил красноармеец Евстигнеев, направивший его в Бирмскую военную летную школу. В школе заметили способности нового летчика и после ее окончания в 1941 году оставили инструктором. Здесь его застала война, и только через год, налетав более 300 часов и подготовив два десятка воздушных бойцов, Евстигнееву удалось вырваться на фронт. В Москве на сборном пункте ВВС его отобрал командир 240-го *иап* майор И. Солдатенко в числе десятка худых и обносившихся по военному времени парней. Наученный опытом тяжелых боев, Солдатенко старался брать летчиков, прошедших инструкторскую школу. Среди новобранцев были сержанты Евстигнеев и Кожедуб.

Из первого боевого вылета, 19 марта 1943 г., Евстигнееву пришлось вернуться по приказу, даже не набрав высоты: не убралась стойка шасси. Зато первый же его бой, 28 марта, оказался результативным. Взлетев поперек старта под аккомпанемент рвущихся бомб и набрав высоту, Евстигнеев в одиночку атаковал девятку Ю-88. Дав очередь по плотно идущей группе и сделав горку, снизу, метров с 70, зажег левый мотор одного из «юнкерсов». Сам попал под удар четверки Ме-109, выполнил петлю и в упор расстрелял оказавшегося перед ним немца. Так в первом же своем поединке Евстигнеев одержал 2 победы. Все невзгоды, неразбериха и неустроенность – ничто. Воздушный бой – это его стихия. Недаром, вновь переживая воздушные сражения в мемуарах, Кирилл Алексеевич вспоминает пушкинские строки: «Есть упоение в бою...».

¹ Примечательно, что в тот же день родился и другой известный ас, третий по немецкому счету, – Отто Киттель. Он также отличался предельной скромностью, был сосредоточен и тактически изощрен, далек от руководства, журналистов и политических игр, отчего, как и Евстигнеев, не досчитался многих побед, не стал первым.

12 апреля 1943 года при бомбежке аэродрома Уразово погиб командир полка майор Солдатенко. Менее полугода прослужил Евстигнеев под его началом, сделав лишь несколько боевых вылетов, а навсегда запомнил и остался благодарен этому человеку, мудро и терпеливо подготовившему к боям необстрелянных летчиков, которым через год суждено было выйти в число лучших воздушных бойцов мира.

6 мая при отражении неприятельского налета Евстигнееву удалось сбить Ю-88 (записанный ему как групповая победа), затем Ме-110. На преследовании подбитого им горящего двухмоторного «мессера» в самолет Евстигнеева сверху врезался «як», увлекшийся погоней. Чудом обошлось даже без травм. Пилот «яка» быстренько выпрыгнул из лишившейся половины крыла машины, а Евстигнеев, выведя свой изуродованный Ла-5 из пикирования у самой земли, сел прямо на окопы.

Уже в июне его назначили ведущим пары. А 6 июля, на второй день битвы на Курской дуге, вместе с Кожедубом и Амелиным приняли в партию.

В большом бою 8 июля Евстигнеев одержал свою первую тройную победу (результат достаточно редкий – в советских ВВС за войну всего около 150 случаев). На большой скорости уходя из-под огня прикрывающих «мессершмиттов», он зажег ведущего девятки Ю-87 и, выполнив боевой разворот, тут же, в упор, сбил замыкающего. Осмотревшись, атаковал следующую девятку, поразил левифланговый бомбардировщик и, преследуя его на малой высоте, добил несколькими очередями.

В этом же бою погиб М. Шабанов. Из четверки инструкторов-дальневосточников остался один Евстигнеев.

В середине июля его, одержавшего уже 10 побед, назначают командиром 2-й эскадрильи. Он выбирает себе ведомым «рыжего» – В. Мудрецова.

5 августа самолет Евстигнеева был сбит очередью по левому борту над своей территорией, сам он ранен в ноги. Самолет сразу же загорелся и вошел в пике. С большим трудом летчику удалось выбраться из машины, дернуть кольцо парашюта.

Так и осталось загадкой, что было причиной этого смертельно опасного происшествия: не то очередь с земли, не то – с проходившей над его группой четверки «яков», не то взрыв шального снаряда.

Ранение было весьма неприятным. За сохранение левой стопы пришлось побороться, но уже на девятый день после прыжка Евстигнеев убежал из госпиталя. Пройдя по лесным дорогам на костылях около 35 километров, вышел на аэродром соседнего полка.

Так второй, и последний, раз, вновь при странных обстоятельствах, был сбит Евстигнеев. Пора становления прошла, больше он сбит не был и не потерял никого из своих ведомых.

Осень 1943 г., когда шло сражение за Днепр, воистину стала для него золотой. В октябре он сбил 15 вражеских самолетов. Иногда с аэродрома Большая Даниловка поднималась в воздух особенно грозная четверка: Евстигнеев – Мудрецов, Кожедуб – Мухин.

После ранения Евстигнеев летал на Ла-5ФН, бортовой номер 95, на котором сбил 36 самолетов противника. И, по имеющимся данным, это наибольшее число побед, одержанных на одной машине.

В начале марта 1944 г., по просьбе командира полка, он пошел на исключительный риск, опробуя «годность к работе» раскисшего аэродрома. При разбеге его истребитель, едва не улетев в овраг, встал на попа, увязнув колесами в грязи. А через месяц из-за халатности представителя технической службы воздушной армии, перепутавшего кислородный баллон с воздушным, пусковой насос с баллоном взорвался. Евстигнееву обожгло лицо и выбросило из кабины, а неуправляемая машина, ускоряясь, побежала по аэродрому, затем круто развернулась и остановилась. Евстигнеев настоял на ремонте своего «боевого коня», и теперь его левый борт был покрыт затейливым камуфляжем, скрывавшим заплату, на который были нанесены черные цифры «9» и «5» с красной окантовкой.

На этой машине ему довелось сражаться под Яссами. В начале апреля над кишиневским аэродромом, на малой высоте, он сбил 4-моторный «Кондор», но этот «раритет» не был засчитан ему как воздушная победа. Всего в 27 боевых вылетах под Яссами и в 13 воздушных боях ст. лейтенант Евстигнеев сбил 7 вражеских самолетов.

Если не было боевых вылетов, он самозабвенно, днями напролет готов был летать с молодыми, делился с ними отработанными приемами, разбирал и оценивал новые предложения, иногда сходил в учебном бою с другим комэском своего полка – Иваном Кожедубом².

В июне, учитывая затишье на передовой и заручившись поддержкой командира, врач полка, невзирая на протесты Евстигнеева, направил Кирилла Алексеевича в госпиталь. К тому времени на его счету было 49 лично сбитых самолетов противника, и он уступал только Гулаеву и Покрышкину. Летчику вручили награду союзников – Крест Британской империи.

Два месяца провел Евстигнеев в Центральном авиационном госпитале, где застал его Указ от 2 августа 1944 г. о присвоении звания Героя Советского Союза³. 29 августа из рук Калинина он получил Золотую Звезду, а на следующий день во второй раз сбежал из госпиталя на фронт. Известного аса с радостью взял экипаж «Дугласа». На опустевшем аэродроме в Яссах он нашел исправный, хоть и некрашенный, Ла-5 и, облетев на «пестром» несколько аэродромов, в Фокшанах отыскал свой родной полк. К тому времени его дивизия и полк получили звание гвардейских: дивизия стала 14-й *гад*, а полк 178-м *гап*. Евстигнеев был назначен штурманом полка, воспринял это в штыки и успокоился, лишь получив от командира заверения, что никаких ограничений в полетах не будет.

После возвращения на фронт ему был передан Ла-5ФН с бортовым номером 14, наверное, самый прославленный истребитель в стране. Построенный на средства колхозника-пчеловода В. Конева и переданный по его просьбе «лучшему летчику фронта», он был боевой машиной И. Кожедуба, а после перевода последнего в другой полк несколько боевых вылетов сделал на ней Герой Советского Союза П. Брызгалов. На этой машине Евстигнеев одержал 5 побед. Последнюю из них – 17 февраля 1945 г., сбив в лобовой атаке ФВ-190. Удивительна самоотверженность этого аса, в преддверии Победы в лоб атаковавшего шестипушечный «фоккер». В этой атаке машину Евстигнеева поразили три бронебойных снаряда: один прошил крыло и оперение, два других, пройдя в сантиметре от ног, вывели из строя правую стойку шасси. Мастерство и находчивость позволили ему приземлить истребитель на одно колесо, на рассчитанную от снега узкую дорожку, между двумя метровыми ледяными барьерами!

23 февраля 1945 г. гвардии капитан Евстигнеев был награжден второй медалью Золотая Звезда.

Последнюю победу он одержал 26 марта в Венгрии, на своем пятом за войну Ла-5, длинной очередью с переворота сбив атаковавшего нижнюю пару «фоккера».

Всего за годы войны Кирилл Алексеевич Евстигнеев совершил 296 боевых вылетов, провел более 120 воздушных боев, лично сбил 53 и в группе 3 самолета противника. Список его побед выглядит следующим образом: 28.3.43 – Ме-109 и Ю-88; 12.4 – Ме-110; 6.5 – Ю-88 (в группе) и Ме-110; 7.7 – Ю-87 (в группе) и Ю-87; 8.7–3 Ю-87; 9.7 – Ме-109 и Хе-111 (в группе); 13.7 – Ме-109; 16.7 – Ме-109; 2.10 – 2 Ме-109 и Ю-87; ЗЛО – Ме-109; 4.10 – Ю-87; 5.10 – ФВ-190 и Ю-87; 7.10 – Ю-87 и Ме-109; 10.10 – Ме-109; 16.10 – Ю-87; 20.10 – Хе-111; 21.10 – ФВ-189; 28.10 – Ю-87; 29.10 – Ме-109; 29.3.44 – Ме-109; 17.4 – Ю-87 и ФВ-190; 24.4 – ФВ-190; 28.4 – Ю-87 и ФВ-190; 29.4 – ФВ-190; 5.5 – Хш-126; 7.5–2 Ме-109; 30.5 – Ме-109; 31.5 – ФВ-190; 1.6 – Ме-190 и Ю-87; 2.6 – Ю-87; 3.6 – Хш-129, ФВ-190 и Ме-190; 5.6–2 ФВ-190

² Почти всю войну, до февраля 1945 года, по числу личных побед Евстигнеев опережал своего товарища и друга Кожедуба.

³ Случай в советских ВВС исключительный – с 1943 года Героя обычно давали уже за 15 сбитых самолетов противника. Вероятно, свою роль сыграли непростые отношения Евстигнеева с командиром полка Н.И. Ольховским – человеком отважным и добрым, но подверженным известной русской «болезни».

и Ме-109; 7.10 – ФВ-190; 15.10 – ФВ-190; 16.11 – Ме-109; 16.1.45 – Ю-52; 17.2 – ФВ-190; 26.3 – ФВ-190.

Сразу после войны Евстигнеев в третий раз был представлен к званию Героя Советского Союза. Представление подписали командиры полка, дивизии, корпуса, командующий воздушной армией... Однако трижды Героями решено было сделать лишь двоих.

Возможно, определенную роль в этом решении сыграл и характер самого Евстигнеева, исключительный для военного летчика, а тем более для летчика-истребителя. Честолюбие в какой-либо форме, начетистость, самолюбование были ему абсолютно чужды, жизненно неинтересны. Восторженное внимание посторонних было для него явно обременительно. О своих победах он рассказывал, лишь обсуждая ход воздушного боя с людьми, которым очень доверял, или с теми, для кого считал это полезным и необходимым. И тогда повествование его было очень личным, ярким. Он словно еще раз анализировал правильность своих действий, вместе с собеседником искал и находил ошибки. Скромный по натуре, предельно сдержанный, Евстигнеев становился оживлен и по-гусарски весел лишь в кругу друзей-ветеранов, однополчан, летчиков...

Кириллу Алексеевичу, как и большинству летчиков, повезло в личной жизни. Еще в 1945 году он женился на однополчанке, своем боевом товарище Марии Ивановне Раздорской. Она умела быть как решительной и твердой, так и нежной и верной.

После войны он окончил Высшие летно-тактические курсы. Командовал истребительным авиаполком. Летал до 1954 г. В 1955 г. окончил ВВА. После окончания академии служил в городе Фрунзе начальником штаба переучивания летного состава. В 1960 г. окончил Военную академию Генштаба и был направлен в Волгоград начальником штаба Качинской военной авиационной школы. Затем была служба начальником оперативного отдела авиации Северо-Кавказского военного округа в Ростове-на-Дону, заместителем командующего 73 ВА в Киеве, вновь служба в Ростове, теперь уже начальником штаба ОКВО, первым заместителем командующего авиацией округа. В 1966 г. Евстигнееву было присвоено звание генерал-майора. Его последним назначением была служба в Управлении учебными заведениями ВВС. Демобилизовался в 1972 г. Жил в Москве.

Его дом стоит в Большом Афанасьевском переулке, прямо напротив церкви Афанасия и Кирилла...

Кирилл Алексеевич долгие годы, еще с довоенных времен, был тяжело болен. В своей жизни он перенес 13 хирургических операций! Порой, переживая мучительные боли, он говорил Марии Ивановне:

– Это оттого, Маша, что я столько сбил...

Умер Кирилл Алексеевич 29 августа 1996 года.

Память об этом великолепном воздушном бойце, предельно честном и чистом человеке, будет жива, покуда жива Россия.

Н.Г. Бодрихин

Начало пути

В распадах невысоких сопок, покрытых орешником, в добром десятке верст от железной дороги скромно и неприметно обосновался военный авиационный городок с загадочным названием «Бирма». На окраине авиагородка – небольшая бетонная взлетно-посадочная полоса. Три казармы, столовая, дома для семей командного состава, несколько фанз и Дом Красной Арии – вот и все, что к началу 1941 года представляло Бирмскую школу военных пилотов. Здесь мы учились летать, учили этому сложному искусству других. Охрана мирного неба Дальневосточного края была нашим кровным делом.

...И вдруг сообщение о вероломном нападении гитлеровской Германии. Узнали мы об этом поздно вечером 22 июня. Трудно было поверить, что договор, заключенный с немцами, так неожиданно нарушен, растоптан, выброшен на ветер, как клочок ненужной бумажки. Все шло по-прежнему: в высоком и ясном голубом небе по-прежнему сияло щедрое летнее солнце, в зеленом убранстве трав и деревьев высились сопки, а в распадах между ними – нерушимое вечное царство тишины и покоя, нарушаемое в безоблачные росные утра нашей повседневной работой – полетами.

Не верилось: был пакт о ненападении, заверения в мире и дружбе между государствами, и вдруг... Выходит, не все так понятно и просто на этой земле, как мне виделось до сих пор...

В поздний час тревожного 22 июня мы собрались на митинг к Дому Красной Армии. Его открыл военный комиссар школы старший политрук Евгений Ефимович Ткачёнок. Внешнее спокойствие комиссару давалось с трудом. Он так же, как и все собравшиеся, необычайно волновался. И голос его, твердый и ясный, к которому мы привыкли, звучал вроде бы по-прежнему внушительно и доходчиво, но та напряженность, что сковывает человека в труднейшие моменты жизни, чувствовалась в каждом слове.

– Дорогие товарищи! – начал Евгений Ефимович. – Сегодня в четыре часа утра по московскому времени гитлеровская Германия без объявления войны перешла западные границы нашей Родины... Фашисты подвергли варварской бомбардировке наши крупнейшие города – политические, административные, военно-промышленные центры... С сегодняшнего дня все наши дела и помыслы должны быть подчинены единой цели – разгрому зарвавшегося агрессора...

Выступившие следом товарищи с гневом и негодованием клеймили вероломство фашистской Германии, просили немедленно отправить их на фронт, туда, где решается судьба Отечества. Организатор и первый начальник школы подполковник Николай Федорович Пушкарев, капитан Геннадий Георгиевич Хромов заверили, что каждый из нас, где бы он ни был – в тылу или на фронте, – отдаст свои силы, энергию и мастерство для скорейшей победы над врагом.

– В этой войне, – сказал Пушкарев, – фронт и тыл – понятия относительные: на фронте будут воевать, в тылу – делать все, что потребуется для победы над фашизмом. Задача каждого из нас – находиться там, где прикажет Родина, партия, народ!

В первые дни войны каждый из нас представлял ее по-своему. Те, что был постарше и опытнее, прошли горнило империалистической и гражданской войн, знали, что это такое. А мы, молодежь, представляли себе боевые действия на фронтах в радужных тонах – в романтическом ореоле лихих кавалерийских атак, считая, что главное на войне – беззаветная преданность народу, храбрость и самоотверженность, остальное же приложится само собой, по ходу событий. Нас пугало, что мы можем опоздать на фронт и все трудное и героическое там закончится без нашего участия.

И вот утром 23 июня полетели рапорты с просьбой отправить нас в действующие части ВВС. Ответ не задержался. Он лаконичен и предельно ясен: «Командование волю партии знает.

Для Родины сейчас, как никогда, нужны авиационные кадры – грамотные, обученные, смелые, преданные воздушные бойцы. Успехов вам в их подготовке. Вы – кузнецы летных кадров...»

Среди нетерпеливых были и товарищи старше меня по возрасту, опыту работы. Они пришли в школу из строевых частей, отлично стреляли, безупречно летали в строю, прекрасно пилотировали самолет. Словом, обладали теми качествами, которыми я, к сожалению, не мог похвалиться.

Командир отряда старший лейтенант НА. Смирнов, лейтенант АА. Матвеев, пилоты-инструкторы младшие лейтенанты И.В. Капленко, Н.К. Малыш, В.С. Новиков и В.Я. Дробот были настоящими воздушными снайперами. Пулеметы на их истребителях заряжали тридцатью патронами и после стрельбы насчитывали столько же попаданий в наземной или воздушной мишени. Стоит ли говорить, с каким восхищением и завистью смотрели мы, молодые пилоты, на своих старших товарищей!

Мои навыки в полетах на боевое применение в качестве летчика-инструктора, только что закончившего школу, оставались на уровне курсанта: не было достаточной подготовки в воздушной стрельбе, полетах в боевых порядках, ведении воздушных боев. Однако и я рвался на фронт.

Молодости, очевидно, во все времена свойственна такая оптимистическая психология, необоснованная вера в легкую победу. В ней и дерзкая мечта, и чистота помыслов, и искренность, и слепая самоуверенность. Но нет самого главного – опыта, глубоких знаний, зрелости мышления. И отрицательный ответ на мой рапорт только подстегнул и раззадорил желание добиться намеченной цели. Я не находил себе места, не мог смириться с объяснениями отказа, возмущался. А война разгоралась...

После выпуска первого набора курсантов наша школа организационно расширилась. В классах появились планеры, разрезные моторы самолетов. Улучшилось материально-техническое обеспечение. Школа стала совсем иной, не похожей на ту, в которую я прибыл чуть больше года назад, 4 апреля 1940 года.

В Красную Армию меня призвали 21 сентября 1938 года. Служил красноармейцем на Дальнем Востоке, потом окончил школу младших командиров и был направлен на авиаремонтную базу, где работал за токарным станком, знакомым еще с фабрично-заводского училища Челябинского тракторного. Служба проходила нормально, но все-таки хотелось чего-то другого, интересного, менее будничного. Я мечтал продолжить летное дело, начатое в аэроклубе. Порой казалось, что подойдет срок увольнения – и жизнь потечет по привычному руслу: родной завод на Урале, работа по специальности рядом с друзьями юности. Но служба, как и жизнь, полна неожиданностей.

В конце марта сорокового года, после беседы с начальником рембазы, многое изменилось в моей судьбе.

- Как служится? – начал он тогда памятный до сей поры разговор.
- Неплохо. Как в ЦТА, – ответил я.
- А что это такое, если не секрет?
- Цех топливной аппаратуры на ЧТЗ, где работал до призыва в армию.
- Скучаешь по Челябинску?
- Еще бы... Обстановка, работа напоминают мне о родном заводе.
- Это похвально, что не забываешь. А как о полетах... помнишь? В личном деле написано, что ты окончил полный курс обучения в аэроклубе.
- Да, летал на «У-2». Но это было давно. Прошло более двух лет.
- А знаешь, что у нас, на Дальнем Востоке, в Бирме, создана военная летная школа? Что скажешь, если мы тебя туда направим?

Я не слышал о такой школе. И неожиданное предложение начальника удивило меня и обрадовало. Но трудно вот так, сразу, сыпануть словами, как пригоршней кедровых шишек: буду счастлив, благодарен за доверие...

Я растерялся, не зная, что сказать. Тогда начальник повторил вопрос:

– Твое решение, Евстигнеев, – это вся жизнь – не только на год или на два.

– Если на всю жизнь... я еду, когда прикажете!

– Вот и договорились. Желая стать хорошим летчиком-истребителем, считай, с моей легкой руки...

Говорят, что летчиками рождаются, мечтая о небе с детства, что любовь к свободной стихии – самая первая и самая большая любовь человека. Может, все это и так. Но я верю в другую истину, неизбежную, по-моему, в любые времена, – к человеку все приходит только через тяжкий труд мысли, мозоли рук, напряжение нервов.

Набор в летную школу производился из военнослужащих частей Дальневосточного края, а точнее, из числа тех, кто до призыва в армию окончил аэроклуб. Нужно ли говорить, что все, кто приехал в Бирму, хотели стать боевыми летчиками. Требования предъявляли жесткие: обязательное семилетнее образование, безупречное здоровье, умение пилотировать самолет по кругу, в зоне. А среди нас было немало и таких кандидатов, кто самостоятельно никогда не летал. Эти парни в аэроклубе окончили планерную или парашютную секцию. Чтобы поступить в школу, они пытались скрыть от командования свою подготовленность к самолетовождению, занимались откровенной зубрежкой курса учебно-летной подготовки, особенно тех разделов, где четко и ясно давались рекомендации по выполнению любого полета.

На теоретических экзаменах многие ребята провалились. Труд моего аэроклубовского учителя Николая Федоровича Кобзева не пропал даром. Экзамен в небе я выдержал успешно и был зачислен в школу летчиков.

Нас распределили по летным группам, звеньям, отрядам, классным отделениям, и сразу же после Первомайских праздников начались плановые занятия. Проводились они поотрядно, в две смены: у одних – до обеда теоретические занятия, а после шести часов – полеты, у других – до полудня полеты, а уж потом теория. В ту довоенную пору этот порядок был обычным и приемлемым.

Первоначальное обучение курсантов производилось на двухместном учебно-тренировочном самолете «УТ-2». «Утенок», как мы называли машину, был прост на взлете и посадке. Пилотажные фигуры на нем выполнялись легко. Только при грубых ошибках в технике пилотирования он срывался в штопор. Так что вскоре – после выполнения самостоятельных полетов по кругу и в зону – эта машина стала для нас пройденным этапом. Началось освоение «И-16» – лучшего истребителя наших Военно-Воздушных сил того времени.

Прекрасный, памятный самолет... Маневренный и юркий – на нем любую пилотажную фигуру выполнишь в несколько секунд, – он четко и быстро переходил из одной фигуры в другую. На такой машине можно, как говорится, отвести душу. А полет в зону для меня был всегда радостью, огромным удовольствием. Правда, выдерживать направление на разбеге для взлета и при пробеге после посадки было довольно трудно. Незначительная невнимательность или небрежность могла обернуться неприятностью – поломкой. При ошибке на пилотаже в зоне самолет легко срывался в перевернутый штопор. И наконец, с лыжами вместо колес мог переходить в отрицательное пикирование, из которого выводить машину было очень трудно. Все эти капризы не пугали нас, а приучали к собранности, вниманию, что очень скоро пригодилось в воздушных схватках с врагом.

Звено и его боевой порядок в истребительной авиации довоенного времени состояли из трех самолетов, поэтому в школе формировались курсантские тройки наиболее близких друзей. Мечтой каждого такого «триумвирата» было успешное окончание школы и служба в

одной строевой части. Наша тройца хорошо успевала по летной программе, считалась одной из первых, и на всю жизнь вошли в мое сердце Иван Зайцев и Александр Дрюк.

Саша, по национальности украинец, мальчишкой долгое время жил среди цыган. У них он научился лихо и виртуозно плясать, а кочевая жизнь приучила паренька по-настоящему любить природу. «Под вечер, – рассказывал Саша, – когда знойная земля еще обжигает голые пятки, табор останавливался на ночлег на берегу какой-либо безымянной речушки, вблизи селения, но так, чтобы не мозолить людям глаза. Разбивают выцветшие обветшалые шатры, коней отпускают пастись на волю, достают медные ведерные самовары, разводят костры. И легкий дымок мира и покоя струится, стелется по речной долине...»

Черноволосый и смуглый, с широкоскулым лицом, с душой доверчивой и пылкой, он, казалось мне, как цыганский табор, приютивший его, чувствовал себя на земле необычайно свободным и счастливым.

– Не все так романтично, – частенько вздыхал Саша, – в жизни кочевого племени. Нужда, постоянный страх, что завтра придется идти в дальнюю дорогу без куска хлеба и глотка воды, делали этих впечатлительных, своеобразных людей подчас жестокими и беспощадными. А отношение к женщине!.. Сумеет выпросить или обдурить доверчивую поселянку – хорошая жена, а нет – свист тяжелого кнута обвивает ее тонкие плечи. Больше, чем у всех, у цыган трудностей и горестей жизни. Но, по-моему, довольство и пресыщенность хуже цыганского кнута – это как смерть человеческой души...

– Загибаешь, цыганок, – выражал я Саше свои сомнения.

– В чем? – не понимал он.

– Да что же тут плохого, если человек будет жить хорошо материально, без нужды?

Ваня Зайцев, степенный сдержанный сибиряк, не соглашался ни со мной, ни с Сашей:

– Все зависит от самого человека. Бедность или обеспеченность здесь ни при чем. Человек – хозяин своей судьбы.

Ванино слово было всегда к месту. Страстный поклонник Чехова, он и летал, как мы шутим, «по-чеховски» – как-то безукоризненно четко, красиво, даже изящно.

Любил Иван петь русские песни, в которых грусть всегда рядом с раздольем, лихость – с печалью: «На тихом берегу Иртыша», «Бежал бродяга с Сахалина...»

Инструктор пророчил ему большое будущее:

– Наш Ваня – академик неба. Таких бы побольше – и никакой враг не страшен!

Но случилось то, чего меньше всего можно было ожидать.

Стоял обычный летний день. Солнце припекало по-дальневосточному щедро. В небе синь, ни единого облачка – курсантская погода. Запланированный полет по кругу Ваня Зайцев выполнял с инструктором Огаревым. Помню, как экипаж вырулил на линию исполнительного старта. Получив разрешение на взлет, машина побежала, затем оторвалась от земли и перешла на выдерживание, чтобы набрать необходимую скорость. Самолет был уже за границей аэродрома, когда правым крылом ударился о дерево и, крутанув полубочку, столкнулся с землей...

Не верилось, что никогда уже не увижу своих друзей, не услышу их привычные голоса. И тысячи «почему» не давали покоя. Почему затянули выдерживание, почему так плавно отходили от земли, набрав скорость, почему не заметили границы аэродрома, а впереди дерево?

За вопросами следовал упрек. И не живым – мертвым. Знаю, жестокий, скорее всего, несправедливый упрек... И все же: если ты вынужден упасть, то падай, но не погибай – сопротивляйся, борись! У меня зародилось странное чувство, похожее на убежденность в возможности остаться живым в подобных ситуациях. Пусть при ударе у самолета будут отбиты крылья, поломан фюзеляж, хвост, мотор вместе с кабиной... Пусть летчик получит очень нелегкие травмы. Но не погибнет! Он должен и обязан остаться живым! Эта вера настолько вошла в мое существо, что до конца своей летной работы я уже не мог изменить ей...

Обучение продолжалось. Росли напряжение, нагрузка – чувствовалось, что готовят нас по ускоренной программе. Количество ранее запланированных контрольно-вывозных полетов сокращалось. Из программы исключили групповую слетанность, боевое применение. Все наше внимание сосредоточили на отработке фигур сложного пилотажа в зоне.

Вспоминаются первые, не совсем удачные полеты. У курсанта Ивана Худякова не получались перевороты через крыло. Вывод из него он выполнял куда угодно, только не в том направлении, которое требовалось. Конечно, в боевых условиях, сделав переворот, смотришь и за противником, и за землей, и за товарищами группы – там академическая точность становится чуть ли не твоим врагом. В учебных же полетах координация движений, четкость при выполнении пилотажа просто необходимы – это фундамент того здания, которое поднимает летчика на высоту в прямом и переносном смысле слова.

– В чем дело, – сердито и строго спрашивал у Худякова Виктор Дробот, наш новый инструктор, – почему не ты управляешь машиной, а она таскает тебя по зонам?

Словоохотливый Худяков задирает голову, от чего его небольшой курносый нос казался еще меньше, а глаза беспечнее, и удивленно разводил руками:

– Так у самолета больше силы, чем у меня. Но я его обуздаю, будет как миленький – и слушаться, и выполнять, что надо...

Слово свое Ваня сдержал: все меньше допускал ошибок в полетах, набираясь опыта, деловой серьезности.

Был у нас и свой «мастер колокола» – Сережа Попырин. Разгонит машину до максимальной скорости, энергично бросит ее в набор высоты – под углом градусов восемьдесят – и дует в поднебесье, пока не зависнет. Не успевал он ввести самолет в поворот на столь крутой горке. Машина как бы останавливалась, замирала в верхней точке, затем падала вниз – на хвост – и резким клевком носом переходила в пикирование.

Попырин, весельчак, балагур, любил пошутить и нередко подтрунивал над незлобивым, маленького росточка, Иваном Худяковым. Он, казалось, всегда найдет повод, чтобы подковырнуть Ивана. Если тот смотрел план полетов предстоящего дня, Попырин недовольным тоном, будто про себя, комментировал:

– Безобразие! И когда это кончится? Как только «переворотчик» в зоне – мы летаем по кругу или загораем на старте, – и поворачивался к Худякову: – Посмотрю на тебя, Иван: вроде не велик, а в толк не возьму, почему ж это одной зоны тебе маловато? Страсть, что ли, у человека гулять по всем пилотажным зонам? Поделись, не стесняйся.

– Длинноват ты, Сережа. Все ведь с запозданием доходит до верхов твоей персоны... – парировал Худяков.

Так шло время. На показе, на рассказе, на воспитании у обучаемых самостоятельности, уверенности в своих силах строился самый ответственный период курсантской жизни – практические полеты. Незаметно подкралась зима. Трещали морозы – более 45 градусов! Стужа доставляла нам немало хлопот: теплого обмундирования мы не имели, кабина самолета не обогревалась, поэтому летали в полушубках и валенках, которые нам выдавали по одной паре на летную группу. Мы надевали их прямо на старте перед вылетом.

В открытой кабине набегающий поток воздуха обжигал лицо. От пронизывающего ледяного ветра, казалось, расколется голова, и это несмотря на меховой шлемофон, маску на кротовом меху, укрывающую лицо, и защитные очки.

– Как себя чувствуешь, Евстигнеев, не замерз? – спросит инструктор.

– Нормально! Еще бы один полетик!.. – А сам думаю: как буду вылезать из кабины, если Дробот откажет? Ведь действительно околел...

Но как бы там ни было, в конце декабря 1940 года обучение наше окончилось. В Бирмской школе мы научились летать, приобрели специальность истребителей, хотя богатого опыта набраться, конечно, не успели.

Государственная комиссия Наркомата обороны приняла экзамены, и нас еще до приказа о выпуске обмундировали в офицерскую форму. Подтянутые, сразу повзрослевшие, ребята ходили степенно, чуточку важничали, и вдруг приказ... Присвоить звание сержанта! Что там говорить, два треугольника – не два лейтенантских кубаря. Обидно, конечно, но всех радовало главное: мы – летчики и будем защищать небо Родины.

Однако опять огорчение: меня оставили в школе инструктором. Назначение это очень расстроило мои планы – хотелось уехать с друзьями в строевую часть. Попытался было подчеркнута небрежно слетать с командиром отряда капитаном Ф.И. Чумичкиным. Он тактично, в весьма корректной форме высказал свое мнение по этому поводу:

– Если те выкрутасы, что вы выделяли от взлета до посадки, назвать ошибками, которые инструктор специально вводит при обучении курсантов, то вводили вы их смело и правильно. Исправляли грамотно. Обучать курсантов сможете. Имейте в виду, я приехал в школу тоже не по могучему желанию. Но мы в армии. А небо – не балетная школа. Осваивайтесь, набирайтесь опыта. Строевая часть от вас никуда не денется.

И я остался в Бирме. Сашу Дрюка назначили в полк. Перед отъездом мы сходили на лыжах к месту гибели Вани Зайцева.

Крепчайший дальневосточный мороз обжигал щеки, щипал нос, уши, но мы словно не замечали его. В ореоле перистых облаков светило скупое и низкое зимнее солнце. Под лыжами звучно похрустывал спрессованный морозами наст, а из-под ног взлетали крупные серо-черные птицы, которые даже на зиму не покидают эти суровые края. Они как бы уступали нам дорогу, дорогу к новой жизни, очень нелегкой, большой и содержательной.

Началась инструкторская работа. На первых порах принялись готовить по более обширной программе нас, молодых воспитателей курсантов нового набора. А затем уже курсанты стали показывать нам себя в воздухе с самой лучшей стороны. Чем это заканчивалось, нетрудно догадаться, и я порою терялся, не совсем педагогично отчитывая молодых парней:

– Вы это бросьте! Не кажитесь лучше, чем есть. Ваша инициатива будет похвальной, когда научитесь азам летного мастерства. А так у вас теряется смысл полета – какая-то получается чертовщина! Свой почерк мастер вырабатывает годами труда...

И тут я с благодарностью вспоминал наиважнейшую школу, где получил первые навыки самостоятельности. Это была школа жизни в семье и на Челябинском тракторном заводе – школа труда. Этот большой «университет» пригодился мне в грядущих боях с врагом...

С началом Великой Отечественной обстановка на Дальнем Востоке изо дня в день обострялась. Советско-японский договор о нейтралитете часто нарушался. Назрела необходимость сменить место базирования школы.

...Мы ехали по Транссибирской магистрали на запад той дорогой, по которой три года назад, призванный в армию, я прибыл в Дальневосточный край. Те же тоннели, та же неповторимая, суровая красота Сибири, тот же величественный, своенравный Байкал – по нему гулял крепкий северо-восточный ветер, именуемый в этих местах баргузином.

Многое изменилось за это время. Нам уже не докучали иронично-сочувственными вопросами: «Что, на поселение?» Спрашивали участливо, доброжелательно: «Что, сынки, на фронт?»...

Война... У каждого где-то там сын, муж, брат... Большая народная беда всех коснулась своим черным крылом. Никого не обошла стороной.

Вагон раскачивался на крутых поворотах. Бежали воспоминания, грустные мысли. Я думал об оставшихся навсегда в дальневосточной земле товарищах.

Перед самым отъездом с букетом полевых цветов я пришел к могиле Зайцева. На скромном памятнике с фотокарточки на меня смотрел Иван, как бы спрашивая пытливым и укоризненно: «Что, Кирилл, уходите?»

Да, я уходил, чувствуя сердцем, что никогда уже не удастся сюда вернуться...

Прибыв на место назначения, мы сразу же занялись делом: составили кроки аэродрома, изучили район полетов, принялись собирать машины. Работали с раннего утра до глубокой ночи; летный и технический персонал не разделял труд по категориям – это, мол, моя обязанность, а вот это твоя. Где было труднее, там и сосредоточивал свои усилия личный состав школы.

Вскоре приступили к полетам. Но нередко в работе возникали нежелательные перерывы – не хватало горючего. Тогда мы стали летать с наиболее способными, быстро усваивающими летное дело курсантами. Ведь фронт не ждал. Таких парней в моей группе оказалось четверо: Проскурин, Лысенко, Деркач и Хроленко. Их я и начал готовить к выпуску.

В октябре наша школа провожала на фронт командира отряда Н.А. Смирнова, командира звена Н.К. Малыша, инструкторов А.Б. Блинова, В.В. Васина и В.С. Новикова. Такой выбор не был случайностью: эти летчики имели большой опыт летной работы, отлично стреляли по мишеням. Но среди них не было ни одного пилота нашего выпуска. Тогда я снова подал рапорт.

На беседу меня вызвал начальник школы майор Ф.И. Максимов. Когда я вошел к нему в кабинет, Федор Иванович просматривал какие-то бумаги и, мельком взглянув в мою сторону, закрыл папку:

– Я ждал вас, Евстигнеев. Просьба ваша ясна как божий день. Вы непременно хотите быть на фронте и поднимаете бунт: не желаете работать в школе.

– Да, товарищ майор. Не могу смотреть в глаза курсантам: они заканчивают программу, уезжают туда, где решается судьба Родины, а инструктор должен отсиживаться в тылу.

– Не лестно, однако, вы отзываетесь о своей работе и товарищах, которые трудятся рядом.

– О них я ничего не говорю. Но ведь только и слышишь в сводках Совинформбюро: наши войска оставили город...

– Понимаю. Вам хочется самому бить фашистских стервятников. Похвальное чувство. Но скажите, разве менее важно готовить летчиков для этой же цели?.. Морально я не менее вашего готов идти на фронт, но ведь нахожусь здесь. Так приказано.

Он указал на стопку бумаг:

– Это рапорты товарищей с аналогичной просьбой. И, представьте, что получится, если вы, я и они, – он снова, как на бомбу, вот-вот готовую взорваться, показал на листы рапортов, – ушли бы на фронт, а за ними – другие... Кто будет готовить летные кадры? Готовить хорошо, чтобы побеждали. В данном случае бегство на фронт – своего рода дезертирство.

Я молчал, зная, что майор говорит горькую, обнаженную правду. Всякое мое возражение – поправка собственному самолюбию. Действительно, есть цели более высокие, говоря военным языком, стратегические. И мне, военному, все должно быть ясно.

Максимов неторопливо прохаживался по тесному, по-военному скромному кабинету. Затем сел на стул, указав мне на небольшой, вытертый до блеска диванчик, предложил:

– Присаживайтесь, Евстигнеев! – И иронически улыбнулся: – Чем меньше работает голова, тем больше достается ногам.

– Вы хотите сказать: дурная голова ногам покоя не дает? – без обиды спросил я.

– Я это не сказал – вы так прокомментировали. Лицо начальника школы стало серьезным, озабоченным:

– Прошу, передайте товарищам, что нам надо трудиться и готовить кадры здесь, в тылу, чтоб бить врага там, на фронте!

Настаивать на своем было бессмысленно, и я бодро согласился:

– Все ясно, товарищ майор! Работать будем, не щадя себя. Одно прошу – оставьте мне надежду.

– Надежду?.. – удивленно поднял брови Федор Иванович. На его усталом лице опять появилась мимолетная улыбка. – Если это не женщина, пусть остается!.. А теперь за дело. И верьте – не по долгу службы говорю – враг будет разбит! Успехи его временные.

Друзья встретили меня вопросительным молчанием. Первым высказал догадку близкий мой товарищ Михаил Кузнецов:

– Видно, дело, братцы, дрянь. Максимов отправил Кирилла на «второй круг».

Ему поддакнул Василий Федотов:

– Суждены нам благие порывы, но свершить ничего не дано...

Это начинало раздражать: не ко времени шуточки...

– Хватит зубоскалить, – остановил я приятелей, сознавая, что им не менее моего обидно пребывать в предгорьях Кузнецкого Алатау, и рассказал о беседе с начальником школы.

В казарму вошел капитан Чумичкин. Он предложил всем отправиться на ужин, а мне приказал задержаться.

Внимательно выслушав доклад о разговоре с майором Максимовым, глядя куда-то в пространство, он заговорил спокойно и неторопливо:

– Рано тебе воевать, Евстигнеев. Рано. Противник очень силен. Это не запугивание. Хочу, чтобы ты понял: для разгрома врага мало одного желания, одних эмоций – нужна сила. И немалая. Нужен опыт. Ты видел, кого отправили на фронт. Это же асы!.. До них надо еще дорасти, а некоторым – dozреть.

Грустно улыбувшись, комэск недвусмысленно посмотрел мне в глаза, давая понять, кому предстоит «дозревание», и закончил, как отрубил:

– Вот что, Кирилл: к концу года всех курсантов подготовь на выпуск.

– Слушаюсь! Буду готовить замену для себя, – с надеждой на одобрение пообещал я, радуясь своей находчивости.

– Очень уж скорый... – проворчал комэск. – Иди на кашу, набирайся сил...

Переживания остались позади. Время шло. Дни по-прежнему были заполнены до отказа полетами, теоретическими занятиями. Решение готовить себя к боевым действиям я все чаще подкреплял практическим выполнением задуманного. Сознавал, что подготовка моя еще слаба, поэтому постоянно и целеустремленно совершенствовал ее.

Действия нашей авиации на фронтах описывались в газетах, часто публиковались эпизоды героических боев наших летчиков, раскрывались тактические приемы, применяемые ими. Это было вроде рекомендаций по использованию воздушной обстановки, облачности, солнца, окружающей местности, которые я и пытался использовать во время полетов. Другим, более основательным подспорьем в личной подготовке оставалась практическая аэродинамика. Я разбирался в вопросах живучести самолета, возможности продолжения полета при отказе рулей глубины, поворота или элеронов, выполнения посадки на небольшую по размерам и ограниченную препятствиями площадку. Некоторые мои задумки с разрешения командира звена проверялись практически, и результаты становились достоянием летной группы.

Как-то окружная комиссия, приехавшая в школу, потребовала показать маневр при стрельбе по наземной цели. Никто не предполагал, что проверять будут молодых летчиков-инструкторов. Ведь мы ни стрельбу, ни воздушный бой по-настоящему не изучали. Выполнить задание предстояло без подготовки, и выбор пал на меня.

Командир звена показал на готовый к выполнению задания «И-16» и мишень – прямоугольное белое полотнище на границе аэродрома.

– Выполнишь шесть атак без огня из пулеметов. Представитель инспекции добавил:

– Но представьте, что ваша цель – не полотнище от посадочного знака, а машина вражеской автоколонны. Ее надо атаковать и уничтожить.

Как я уже сказал, на обдумывание полета времени не отводилось. Как выполнить поставленную задачу, я решал на ходу, пока шел к истребителю, садился в кабину, запускал двигатель. Маневр был задуман бесхитростный: полет по кругу, четвертый разворот чуть позднее обычного, затем атака. Вывод из пикирования я предполагал сделать метрах в тридцати вместо

положенных ста пятидесяти. Так и сделал, но крутую горку закончил боевым разворотом и снова спикировал на мишень уже с углом в семьдесят градусов.

Со старта рассказывали: казалось, что самолет мой падал камнем чуть ли не до самой земли и чудом вырывался ввысь, чтобы снова ринуться на мишень. А я, помню, на последней, шестой атаке удивился, увидев в прицеле не полотнище, а крест – сигнал запрета (этого заданием не предусматривалось). И пошел на посадку.

Представитель окружной комиссии сказал командиру звена:

– В принципе такие атаки возможны. А лучше их не выполнять – смерть летчика в тылу на войну не спишешь. Сделайте разбор полета инструктора Евстигнеева.

И разбор состоялся.

– Полет ваш – бессмысленная игра со смертью, – сурово отчитывал комэск. – Никакой необходимости для этого не было. Противник условный, а риск – безусловный, – доносились до меня слова, казалось, откуда-то издалека. – Я не против целенаправленного риска, но в данной ситуации – это лихачество!

Неприятно и обидно выслушивать такие «истины», мне ведь предоставлялась полная свобода действий.

– Товарищ командир! Я видел перед собой реального противника, а не белое полотнище. Не «висеть» же над ним, не ждать, когда меня «снимут» зенитки...

– Нет! Ты его должен уничтожить, его – не себя! – парировал комэск. – Однако не надо забывать, где находишься. И не забываться... Не хватало еще, чтобы очередь из пулемета полыхнул! Итак, действия Евстигнеева не заслуживают положительной оценки: атаки просто хулиганские – струей винта срывало полотнище с креплений...

После разбора командир эскадрильи приказал:

– Завтра же всех инструкторов провести на спарке «УТИ-4» и показать, как надо строить маневр при атаке наземной цели. Вы, – он указал на меня пальцем, как взведенным курком, – пойдете со мной первым. Поняли?

Я ответил утвердительно, но все же спросил:

– А тот маневр, что вы покажете, при атаке противника может пригодиться?

Комэск укоризненно посмотрел на меня, покачал головой и в сердцах пробурчал:

– Пригодится... только не в школе...

В тот же вечер в казарме появился красочно оформленный боевой листок, полностью посвященный моему полету. На нем изобразили огромное чудовище с фашистской свастикой на голове. Сверху на него летел крылатый козел с раздвоенной бородой и задранном хвостом: голова воинственно наклонена вниз для атаки, закрученные в кольцо большущие рога грозно и неудержимо нацелены на голову монстра, с копыт срываются струи воздуха, а на козле восседает моя персона, длинным копьём разящая уродливое тело чудовища.

Обижаться на такой блистательный по замыслу и исполнению дружеский шарж я не думал, но от критики все же не удержался:

– Эх, молодцы! Ну и сработали! Залюбуешься. Порядочек завели: не успеешь чихнуть на краю аэродрома, а уже всюду слышно. Завтра в провозном полете покажете свое благоразумие.

Ребята, конечно, понимали, что я не злился и разделял их шутки.

...Наступила зима. Эскадрилья наша работала с запасного аэродрома. В один из пасмурных и хмурых зимних дней я вылетел с курсантом Алексеем Проскуриным в зону. Видимость была слабая, горизонт мглистый. Земля, запорошенная снегом, однообразна: ни единого ориентира, за который можно бы зацепиться. Но Проскурин вел машину уверенно, в зону вошел на заданной высоте и по моей команде приступил к выполнению задания. А я тем временем еще раз уточнил место положения самолета относительно аэродрома и стал следить за скоростью, высотой ввода в каждую фигуру, высотой вывода и... совершенно забыл о земле.

Когда Проскурин покачал машину с крыла на крыло, что означало «задание окончено», я передал по СПУ – самолетному переговорному устройству, – чтобы он шел на аэродром. Курсант пожал плечами, недоуменно посмотрев вниз, и вновь – с крыла на крыло. «Запилотировался», заблудился парень, подумал я, не знает, где аэродром, как выйти на него». И я понадеялся – ориентировку не вел. Положение – глупее не придумаешь.

Взяв управление на себя, осмотрелся: ни аэродрома, ни одного знакомого ориентира перед глазами... Делаю вираж, другой, третий – ничего... Пытаюсь определить, куда мы могли уклониться за время пилотажа, беру приблизительный курс, и минут пять летим, озираясь по сторонам. Наконец аэродром! Когда увидел самолеты на стоянках, облегченно вздохнул. Но что это? Какие-то странные – один чем-то неуловимо отличается от другого, или мне так кажется...

Проскурин оживился: снова ухватился за управление, уверенно повел машину от третьего к четвертому развороту, чтобы сесть с ходу. А на аэродроме словно все вымерло: ни людей, ни привычного движения. Сомнение снова закрадывается в сознание, становится жарковато – и это в порядочный мороз! – нет, что-то не то...

После четвертого разворота, на планировании, стало ясно: темные пятна – занесенные снегом кусты, а не самолеты. «Заблудились, – пронеслась недобрая мысль. – Куда же я смотрел? Надеялся на курсанта? Сам ты еще курсант!...»

Горючего оставалось мало. Садиться в поле на вынужденную, ломать самолет – преступление. А курсант... Вдруг при посадке с ним что-нибудь случится? Я в ответе прежде всего за человека, а потом уже за все остальное. Снова беру управление на себя, пересчитываю в уме весь полет, чтобы приблизительно знать, в какой же стороне находится наш аэродром, и выбираю надежный вариант восстановления ориентировки: выход на линейный ориентир – едва заметная грунтовая дорога.

Заметить малонаезженную санную дорогу зимой не так-то легко. Летим три минуты, пять – дороги нет... Как томительны, тревожны эти бесконечные минуты, когда поставлена под удар твоя профессиональная честь летчика! А если он еще и инструктор – это уже никуда не годится. Так мысленно терзал я себя за неосмотрительность...

Седьмая минута – видим дорогу: вроде стало легче. Разворот на север, и вот уже показался аэродром, над ним – летящие самолеты. От радости хоть «ура» кричи: мы дома – добрались наконец...

Выслушав мой доклад, командир звена не стал ни корить, ни хвалить. Он хорошо понимал состояние возвратившегося на землю без происшествий.

– Победителей не судят, – лишь прокомментировал невозмутимо и добавил: – Доложи на разборе полетов. Да так, чтобы для всех твои блуждания стали наукой.

Чтобы именно «стали наукой», забегаю вперед, расскажу, как уже перед самой Курской битвой потеряла ориентировку группа из двенадцати истребителей.

...Промашка получилась довольно просто, даже обыденно: боевое задание в районе Белгорода мы выполняли в основном над территорией противника, за облаками, и, возвращаясь домой, оказались километрах в сорока севернее своего аэродрома, на пересечении железной дороги Старый Оскол – Валуйки. Ведущий нашей группы местность не опознал, железнодорожную ветку принял за курско-белгородское направление, и мы продолжали идти в глубь своей территории. Во избежание неприятностей я передал по радио:

– Командир, железную дорогу, что идет к аэродрому, пересекли...

– Не путай, не та дорога, – ответил ведущий.

– Командир, наша точка справа, – настаивал я. Но он настолько был уверен в своей правоте, что насмешливо посоветовал мне покинуть группу:

– Разрешаю следовать туда, куда тебе так хочется! Да учти, как начнут бить зенитки – под тобой Белгород. Бери курс «девяносто» и дуй домой. Понял?

Последнее слово было сказано с иронической интонацией: мол, что с чудачком сделаешь. Коли так хочется – пусть получит свое.

– Понял! – ответил я и бросил в эфир: – Братцы, кто хочет быть дома – за мной!

Качнув самолет с крыла на крыло, я отвалил со своим ведомым от общего строя. За мной пошла только одна пара – Виктора Гришина. Несколько минут лету – и под нами наша база. Через наземную радиостанцию прошу передать командиру группы, что мы прибыли на свой аэродром.

Доклад о случившемся был воспринят чуть ли не как предательство группы, и мы четверо уже пожалели о своем благоразумии. «Лучше бы сквозь землю провалиться!» – вырвалось от обиды. Нас даже решили наказать – отстранили от полетов да еще изводили одним и тем же вопросом: «Где командир? Где группа?» Свершился суд скорый, да несправедный.

Положение усугублялось и тем, что мы ничего не знали о судьбе товарищей: попадают где попало без горючего, машины угробят, кости себе переломают.

А группа после нашего ухода, оказывается, продолжала идти тем же курсом. Когда летчики поняли, что аэродром далеко позади, возвращаться было уже поздно – горючее на исходе. Решили продолжать полет, не меняя направления, авось по курсу попадетсЯ какое-нибудь летное поле или, на худой конец, подходящая для посадки площадка. Спустя несколько минут истребители один за другим начали «падать»: летчики шли на вынужденную посадку, не выбирая места посадки – прямо перед собой. Кому-то повезло сесть в поле на колеса без каких-либо повреждений, но далеко не всем. Один пилот на посадке даже скапотировал – перевернулся на спину (хорошо, что летчик отделался только ушибами). Ну а большинству случайно удалось выйти на полевой аэродром, который и стал их пристанищем.

Об этом стало известно лишь на третьи сутки, когда летчики на попутных автомашинах, а то и на крестьянской лошаденке, одолженной сердобольным хозяином, начали съезжаться на свой аэродром, словно погорельцы. С прибытием командира группы майора С. Подорожного наша «отверженная» четверка была реабилитирована и на следующий же день пошла на боевое задание.

Но все это случится гораздо позже, года через полтора. А пока у нас в школе начали поговаривать, что скоро предстоит получать новые самолеты – «ЛаГГ-3» или «яки» и перебираться подальше, в Сибирь.

Курсант Проскурин и его товарищи в это время окончили школу, состоялся выпуск, их отправили в запасной авиационный полк, откуда они после переучивания на новые самолеты убывали на фронт.

На этот выпуск я возлагал большие надежды. Ждал, что с выпускниками будет направлена на фронт и группа из постоянного состава летчиков-инструкторов. Поэтому старался выполнить обещание, которое дал командиру эскадрильи: подготовить себе хорошую смену.

Мне передали, что старания мои не были напрасными – курсанты летную практику освоили неплохо, а это ведь лучшая награда обучающему. Но на мой очередной рапорт об отправлении на фронт последовала новая задача: обучить группу летчиков-бомбардировщиков навыкам в пилотировании истребителей.

Горючего в это время в школе не хватало. Полеты проводились на единственной спарке. Однако, выпустив всех самостоятельно, я вскоре снова приступил к работе с курсантами.

Решением командира звена Ивана Капленко нам, инструкторам, увеличили количество полетов на боевое применение, и каждый летный день до начала работы с курсантами мы пересекали Енисей на боевых машинах и уходили за горы в определенные зоны.

По заранее обговоренному на земле плану летчики-инструкторы отрабатывали вначале атаки по предполагаемому бомбардировщику противника, затем вели воздушный бой истребителя с истребителем. Атаки начинались по установленному сигналу. Я, к примеру, выходил вперед и определенное время следовал по прямой, а командир проводил атаки по мне. Затем

мы менялись местами: командир выходил вперед, а я атаковал его со всех направлений: сбоку, слева, справа, сверху, снизу, на попутных и пересекающихся курсах под различными ракурсами.

Через несколько полетов мы приступали к отработке самого воздушного боя. Начинался он с атак в горизонтальной плоскости, затем переходил на вертикальный маневр и, наконец, заканчивался свободным боем, в котором применялись все виды маневра с умелым использованием максимальных возможностей самолета. Эти полеты были для меня хорошей школой. Проводились они с одной целью – подготовиться к фронту.

Однако на мои просьбы об откомандировании – если не на фронт, то хотя бы в строевую часть – по-прежнему поступали отказы. Все это тяжким грузом давило и угнетало меня. И тогда я не придумал ничего лучшего, как развеять душу в самовольной отлучке. Командир эскадрильи понял подоплеку моей недисциплинированности. Последовало строгое внушение:

– В стремлении на фронт вы избрали худший из вариантов. Небо может закрыться для вас навсегда!

Вгорячах я наговорил хорошему человеку резкостей, нагрубил и потом тяжело переживал, казнил себя. В самом деле, в училище было много инструкторов способнее меня. Послали же лучших из них на фронт...

Вскоре с удивительной быстротой распространился слух о разрядке на четырех летчиков для перегонки истребителей «Аэрокобра» из Америки на Аляску и с Аляски в глубь нашей страны. Эти самолеты предоставлялись нам по ленд-лизу.

В заветную четверку были назначены: Ислам Мубаракшин, Василий Пантелеев, Михаил Шабанов и я. Узнал я об этом от командира звена Ивана Капленко.

– Радуюсь за тебя, дружище... Повезло. Жаль, что не вместе. Не забывай нас, помни Саяны.

– Не обижайтесь и вы на этого торопыгу, – я постучал пальцами по своему лбу, – ведь хлопот доставлял больше, чем все остальные.

Капленко, помолчав, заметил:

– В человеке, Кирилл, ценится многое. В том числе чистая и бесхитростная душа...

И вот получены от командования наши личные дела, документы, от друзей – клички: янки, американцы. Нас не обижали шутки товарищей. Было радостно от сознания ответственности, предчувствия новизны дела. Главное, мы считали это заданием шагом на пути к фронту.

Вася Пантелеев возбужденно пророчил:

– Ищите нас на маршрутах перегонки «Аэрокобр».

Ислам добавил:

– Или в сводках Совинформбюро: «за ратные дела награждаются...»

Кто-то тут же продекламировал:

И гибель не страшна герою,
Пока безумствует мечта.

Расставание с курсантами и друзьями, преподавателями, с самим училищем, где мы обрели профессию летчика, навевало теплую грусть и в то же время какую-то необъяснимую радость. Грусть – неизбежность разлуки, а радость от мысли о том, что уходим в неведомое, которое кажется человеку заманчивее настоящего.

Прощание было коротким: по-мужски пожали друг другу руки с добрым напутствием и пожеланием не забывать однокашников. Наша дорога – через Новосибирск в Москву. Мы покидали родную школу, в которой товарищи будут трудиться, готовя для фронта летные кадры. Они выпускают около полутора тысяч пилотов, большинство из которых примет самое активное участие в боях на фронтах Великой Отечественной войны. Выполняя свою основ-

ную задачу, школа предпринимала все возможное для быстрейшего разгрома врага. В течение четырех лет – с 1942 по 1945 год – военнослужащие подписались на государственный заем на сумму 3 554 115 рублей и отчислили из своих сбережений в фонд обороны страны 369 639 рублей наличными и 770 015 рублей облигациями, сдав в фонд помощи детям фронтовиков еще 30 719 рублей.

В апреле 1944 года личный состав школы, воодушевленный историческими победами нашего народа, героической Красной Армии, постановил отчислить личные сбережения на укрепление боевой мощи Красной Армии, на собранные средства построить звено истребителей и укомплектовать его экипажи своими воспитанниками.

И вот 11 июня 1944 года была получена телеграмма от Сталина: «Бирмской Военной Авиационной школе пилотов. Подполковнику Сидорову. Начальнику политотдела подполковнику Шептайло.

Передайте офицерам, курсантам и вольнонаемному составу Бирмской Военной Авиационной школы пилотов, собравшим сто пятьдесят тысяч сто восемьдесят пять рублей и семьсот семьдесят тысяч пятнадцать рублей облигациями госзаймов на строительство звена боевых самолетов-истребителей, мой боевой привет и благодарность Красной Армии. Желание личного состава школы пилотов будет исполнено.

И. СТАЛИН»⁴.

Школа постоянно поддерживала тесную связь с тружениками Хакасской автономной области, оказывая им посильную помощь в решении народнохозяйственных задач: мы трудились на уборке урожая в совхозах, на строительстве сахарного завода и Уйбатского канала. Только за 1942 и 1943 годы было выработано 11 844 человеко-дня.

И вот, простившись со школой, мы приближались к Уралу. Все чаще сквозь запыленные окна вагона всматривался я в лесную ширь.

Мои родные края... Уже четыре года, как оставил их. Товарищи понимали мою взволнованность.

– Как, Кирилл, тянет дым отечества? – спрашивал кто-нибудь.

Я не находил слов для выражения чувств и только жадно глядел на эти близкие сердцу просторы, мысленно воспевая их красоту и богатство...

Поезд, окутанный клубами черного дыма, подходил к отрогам Каменного пояса. Все чаще горизонт закрывали покрытые лесом горы, нависшие скалы с оголенными пластами пород, омытые дождями, овеянные сибирскими ветрами; в их расщелинах иногда мелькали чудом выросшие, тянущиеся к свету березки.

Близость родных мест, неповторимость уральской природы будили во мне воспоминания детства и юности, что прошли в этих краях. Я вспомнил, как однажды в четвертом классе убежал из отчего дома и тайком от родных уехал в Челябинск.

Семья наша – даже по тем давним меркам – была немалая: пять сестер и мы с братом. Едоков много, а работников всего – отец да мой старший брат Алексей. Мне хотелось скорее стать взрослым, не быть лишним ртом в доме. Поэтому мысль о побеге возникла не случайно. Детская фантазия, книги о романтических приключениях, стремление к самостоятельности ускорили мое тайное решение.

В это время в стране начиналась индустриализация, строился один из ее первенцев – тракторный завод-гигант в Челябинске. Молодежь потянулась туда. Не минула эта тяга и мое родное село Большие Хохлы. Наш сосед Михаил уехал на стройку вместе со своим отцом, а дома осталась мать с младшим сыном Готькой, моим ровесником. Как-то Миша приехал

⁴ ЦАМО СССР, ф. БАШП, оп. 536733, д. 1, л. 10.

домой на несколько дней, и его бесконечные рассказы о замечательной городской жизни, явно рассчитанные на то, чтобы поразить наше воображение, взбудоражили нас и подстегнули.

Через несколько дней после отъезда Михаила мы с Готькой, сложив в ученические сумки харчи и одевшись потеплее, направились не в школу, а на железнодорожный разъезд Хохлы. Когда подошел товарный, мы вскочили на платформу, груженную тесом, и первое в нашей жизни путешествие началось.

Поезд шел медленно. На полпути его догнал пассажирский. Нам удалось пересесть на него – вначале на подножку вагона, а потом, когда от холода уже зуб на зуб не попадал, мы перебрались внутрь вагона, затерялись среди пассажиров и благополучно добрались до Челябинска.

Город, представший перед нами, буквально ошеломил своим величием. Его здания по сравнению с деревенскими избами казались великанами. Суета и многолюдье толпы пугали, подавляли нас. Мы знали адрес Михаила и поторопились разыскать его. Каково же было удивление Готькиных родных, когда мы появились как снег на голову.

– Блудные дети! – возмутился его отец. – Кто же в это время ездит? Город – не увеселительное место: он живет своим трудом. Раздевайтесь!

В этот же вечер было решено устроить нас на курсы плотников. А на двадцать первый день учебы, получив зарплату за прошедшие полмесяца, мы дали деру домой.

За проделанное отец потребовал у меня отчета. Молча, не перебивая, выслушал рассказ о поездке. Ругать не стал, но с обидой в голосе упрекнул:

– Молодо-зелено... Рано тебе, сынок, выходить на трудовую дорогу: шея тонка, а хомут великоват. Учиться надо. А плотничать учатся не в городе, а дома. У меня и научишься.

Повернувшись лицом к маме, он улыбнулся доброй улыбкой: мол, все обошлось, что уж теперь...

Окончен четвертый класс. Сосед Готька вместе с матерью уехал в Челябинск. Мои старшие замужние сестры, а потом и брат покинули село. Я с младшими сестренками Александрой и Анной остался с родителями и все лето провел на озерах.

Как-то мы играли в лапту – старую русскую игру, теперь, к сожалению, почти забытую. Вдруг наше внимание привлек необычный гул, раздававшийся сверху, и игра прекратилась. Как зачарованные мы смотрели в небо, потом бросились бежать по улице: летела двухкрылая чудо-птица, летела низко, а мы бежали ей вдогонку с криком: «Аэроплан! Аэроплан!..» Долго еще мы слышали гул машины в своем детском воображении...

Осенью тридцать четвертого года наша семья перебралась в Шумиху. А весной, окончив седьмой класс, я сразу же уехал в Челябинск, и меня приняли в фабрично-заводское училище тракторного завода. Учился я с большим желанием, увлеченно: интересно наблюдать, как грубая чурка в твоих руках становится нужной и красивой деталью. Памятен для меня 1935 год еще и тем, что я стал членом Ленинского комсомола.

Боевая у нас была комсомолия! Ударный труд, беззаветная преданность делу – вот что было на первом месте. Входим ли в клуб, гуляем ли по парку – мальчишки провожают нас восторженным взглядом, старики степенно беседуют с нами, задают самые разнообразные вопросы, наивно полагая, что 15—17-летний паренек со значком – это чуть ли не народный комиссар... Мы должны были многое знать, еще больше – уметь. Член ВЛКСМ для некоммульда был вроде старшего брата – опекал его, учил, нес ответственность перед коллективом и собственной совестью.

Окончив ФЗУ, в течение нескольких месяцев я работал токарем, одновременно осваивал фрезерные, строгальные, шлифовальные станки. Мой станок стоял по соседству с другим, на котором работал дядя Ваня, умелый токарь, изготовлявший детали большой сложности, высокой точности. Ему было уже за пятьдесят. Старый питерский рабочий, дядя Ваня прие-

хал в Челябинск по зову сердца. Бывало, когда я долго разглядывал чертеж, задумавшись над выполнением заказа, он подходил ко мне, спрашивая:

– Чего носом крутишь? Дай-ка сюда, разберемся, что тебе подбросили?

И, взглянув на лист ватмана, восклицал:

– Так это же проще пареной репы!

– Дядя Ваня, для вас все просто, – отвечал я.

– А то как же? Постой с мое у станка, тогда и тебе будет просто.

Указывая на чертеж, он как бы вслух размышлял, с чего бы начал, какой бы операцией закончил изготовление детали. Убедившись, что совет возымел успех, торопился:

– Эх, время-то как бежит... За дело! – и уходил к станку.

Изготовленную деталь я непременно показывал дяде Ване. Он внимательно рассматривал ее, поправляя очки-кругляки на носу, затем говорил:

– Мал золотник, да дорог. Искусство! – и, проверив соответствие детали заданным размерам, довольно восклицал: – Только не суетись – рабочей чести не посрамишь никогда...

Вскоре, получив путевку комитета комсомола, я решил попытать счастья в авиации. Михаил Бурим, Лева Лупей, я и другие прошли строгую медицинскую комиссию и были зачислены курсантами в Челябинский аэроклуб. Каждый из нас наивно рассчитывал, что жизнь в аэроклубе начнется с полетов, но оказалось, что для этого нужно изучить ряд теоретических дисциплин. И нас это немного огорчило. Теорию мы изучали без отрыва от производства. Кое-кому из заводских не понравилось такое сочетание – они перестали посещать занятия. А я и не заметил, как за разбором конструкции самолета, мотора, аэродинамики, самолетовождения прошла зима.

Весной начались полеты – курсанты повеселели. Каждый из нас в зависимости от того, в какое время работал на заводе, участвовал в полетах в одной из смен летного дня. Для поездки на аэродром завод выделил грузовую автомашину, и из ее открытого кузова жители Челябинска часто слышали веселые песни.

Группу, в которой я обучался, вел молодой, но достаточно опытный инструктор Николай Федорович Кобзев. В первом же ознакомительном полете в зону он показал, на что способен «У-2» при умелом использовании всех его маневренно-скоростных качеств: виражи, перевороты, боевые развороты, петли Нестерова, спираль. У некоторых из нас при перегрузках на пилотаже темнело в глазах, но восторгу от полета не было границ!..

После ознакомления с управлением машиной в Пятом океане начались провозные полеты по кругу. Искусство пилотажа давалось не сразу, не всем одинаково, и Николай Федорович, понимая тревогу курсантов, говорил:

– Друзья мои, вы все будете летать самостоятельно. Только в разное время. Спокойствие и вера в лучшее – таким должен быть настрой ваших душ.

Слова инструктора вселили в нас уверенность. Настроение улучшилось, напряжение ослабло, а за этим и самолет стал как бы послушнее, ошибки случались все реже.

В скором времени мы начали получать разрешения на первый самостоятельный полет. Группа торжествовала: все курсанты в течение недели успешно выполнили полеты по кругу.

С приобретением навыка, когда мы приступили уже к отработке пилотажа в зоне, начались отклонения. Нет-нет, да кто-нибудь проявит вольность: один выполнит лишнюю фигуру, другой подойдет на посадку «по-истребительски» – на повышенной скорости, а кто и по невнимательности допустит ошибку на планировании и по-вороньи плюхнет на землю.

Инструктор зорко следил за нашими полетами и, если кто-либо умышленно или по небрежности отклонялся от задания, не прощал, был полон справедливого негодования. Уважение к Николаю Федоровичу сдерживало наши самонадеянные порывы, полеты выполнялись

в соответствии с его указаниями. Однако срывы иногда бывали, и горе тому, кто на это отваживался.

Как-то при возвращении из зоны после удачно выполненного задания я снизился ниже установленной высоты и на подходе к аэродрому заметил движущийся железнодорожный состав. Захотелось убедиться в разности скоростей «чугунки» и моей машины. Скорость была моей слабостью. Но в зоне на большой высоте я ее не ощущал: предметы, строения и ориентиры проплывали медленно, самолет, можно сказать, зависал над ними. Местность меняется быстро, когда пролетаешь на малой высоте. Предметы быстро проносятся под тобой, чувствуется быстрота, захватывающая дух и дающая необъяснимую радость.

И вот я устремляюсь на поезд и на высоте метров двадцать пять пролетаю правее состава. Убедившись, что поезд уступает в скорости моему самолету, захожу на посадку. И, как это часто случается в жизни, дурные поступки сопровождаются непредвиденными обстоятельствами: у самолета, не знаю почему, возможно, из-за повышенной нагрузки на органы приземления при не совсем мягкой посадке или из-за ветхости, на рулении лопнул амортизатор хвостового костыля. Когда я зарулил на заправочную, инструктор уже находился там. Его мужественное, смуглое от загара лицо с буйной шевелюрой слегка выющихся волос неузнаваемо жестко. Стройный, в синем комбинезоне, он стоял у хвоста самолета, ожидая моего доклада. Я понял, вольность моя не прошла незамеченной и порицание неминуемо. Рапортую о выполнении задания. В ответ:

– И все? А кто будет докладывать о выкрутасах?

– Виноват, не сдержался...

– «Не сдержался»! Убедительно. Ответ достоин похвалы. Да ты соображаешь, что говоришь? Кто же после этого выпустит тебя в небо?

Я молчал. Инструктор обратился к курсантам:

– А вы чего стоите? Меняйте амортизатор... – и он отошел от самолета, закурил, прохаживаясь взад-вперед по стоянке.

Я с товарищами приступил к замене амортизационного пакета костыля. Механик, руководивший нашей работой, заметил тогда:

– Ну, парень, ты даешь!.. Рехнулся, что ли? Кто-то предположил:

– Теперь получит по первое число.

– Леший меня попутал, – в сердцах произнес я.

– Леший не леший, а сам себе ты изрядно напутал, – ворчал механик.

Минут через тридцать он доложил инструктору об устранении неисправности и готовности самолета.

Николай Федорович подошел, приказал мне выйти из строя и спросил:

– Одумались?

– Одумался. Виноват! Такое в моей жизни не повторится...

– «Не повторится»... То, что вы совершили, – грубейшая недисциплинированность! Такое нетерпимо в авиации. Небу нужны люди, не только умеющие летать, но способные подчинять свои эмоции разуму. Только из таких выходят умелые воздушные бойцы. Не знаю, как решится вопрос о продолжении вашей учебы, но от полетов на неделю отстраняю, – заключил инструктор. – Будете встречать самолеты...

Многое я передумал в свой «нелетный» период. Особенно мучили угрызения совести во время занятий на тренажере – «журавле». Тренировка на нем для курсанта, уже летающего самостоятельно, считалась унижительной.

Но неделя прошла. Накануне предстоящего летного дня при разборе полетов инструктор обратился к курсантам с вопросом:

– Как вы находите «несдержавшегося», не пора ли ему оставить «журавля» в покое?

Ребята поняли, что вопрос касается меня, и дружно ответили:

– Пора! Разрешите ему летать.

– Как вы решили, так тому и быть! – согласился Кобзев. – Евстигнеев, учтите, малейшее нарушение – и вам уже не быть в аэроклубе. Уяснили?

Мой ответ был весьма лаконичен – «да».

На следующее утро, выполнив контрольно-проводной полет с инструктором, я продолжил самостоятельные полеты.

Прошел месяц. Я летал без особых замечаний, приближаясь к завершению программы. И вдруг, как говорится, ни с того ни с сего, опаздываю к отъезду автомашины на аэродром. День не летаю, за ним другой, на третий пора идти к инструктору с повинной, а я не могу себя переломить – неудобно. И тогда принимаю решение прекратить учебу в аэроклубе.

Через неделю моего отсутствия в аэроклубе в один из дней, когда из-за сильного дождя и низкой облачности затих гул моторов на аэродроме, Николай Федорович пришел ко мне домой. Я не ожидал этого визита и очень удивился, увидев инструктора.

Поздоровались. Я представил Кобзева сестре:

– Поля, это Николай Федорович, мой инструктор в аэроклубе.

Она вышла из комнаты, чтобы не мешать нашему разговору. Стульев не было, присели на табуретки. Осмотрев небогатую обстановку, Кобзев сказал:

– Вижу: жив и здоров, а авиацию забыл. На полетах не бываешь... Не ладится на работе?

– Нет, с работой в порядке. Деталь одна капризничала, но «уговорили» – пошла. Теперь все как будто нормально.

– Вот и хорошо. Можно приступить к полетам, – поддержал мысль инструктор.

– Николай Федорович, устал я. Пока сдашь смену, пока вымоешься в душевой, глядишь, уже бежать к автомашине, чтобы успеть на аэродром. В первую смену тоже не лучше: та же суета, еле успеваешь на завод. Нигде я не бываю, ничего не вижу. Спрашивается, к чему все это? Представим, что окончу аэроклуб, а дальше что? Два, три года пройдет – и все превратится в ненужную забаву юности. Не так ли?

– Ух ты, как расплакался, – усмехнулся Кобзев. – Только знаешь, на что это похоже? На лепет слабовольного. Не обижайся. Получил ты по заслугам. Понимаю, что нелегко. А на что же ты рассчитывал? На легкую победу? Нет, Кирилл, такого в летной жизни не бывает. Да и принимать такое будешь без удовольствия и радости. Тебя тянет улица? Хочется красивого отдыха? Что ж, времени у тебя теперь достаточно. Только тому, кто испытал радость полета, не так-то легко расстаться с небом. Поймешь потом. Аэроклуб – жизни не помеха. Окончи его, тогда и решай, как быть с авиацией.

Так Николай Федорович вторично помог мне остаться в авиации, и я на всю жизнь сохранил огромное к нему уважение.

Осенью 1937 года я окончил программу обучения. Свободное от работы время все чаще стал проводить с друзьями на вечеринках в общежитиях. Гулянья с песнями иногда затягивались до глубокой ночи, и утром после короткого сна я уходил на завод с чувством усталости, какой-то внутренней пустоты.

Мастер цеха первое время молча посматривал на меня, но вот как-то в конце рабочего дня отвел в сторону:

– Слушай, пилот, что-то я не узнаю тебя. В цех приходишь словно судак вареный. Энергии и инициативы прошлой как не бывало. Работа из рук валится. Не слишком ли лихо ухватился за веселую жизнь? Нечем занять себя? Вон тракторный техникум под боком, иди на вечернее отделение. А то ведь так можно догуляться и до неприятностей...

– Георгий Федорович, в техникум уже поздно. Если и надумаю учиться, то только на следующую осень, а с загулами – все! – искренне раскаялся я.

Слово, данное старому рабочему, я сдержал.

Наступила осень. Товарищей моего возраста начали призывать в армию. Иду к райвоенкому и узнаю, что по ходатайству управления завода мне предоставлена на год отсрочка. С этим я согласиться не мог и добился призыва...

И вот четыре года позади. Чем-то закончится мой приезд в Москву, как решится дальнейшая судьба? Хотелось бы получить направление в часть, действующую на фронте, но как отнесутся к этому в кадрах? Сила военного приказа известна. Поэтому мы решили действовать так, как договорились в пути, – во что бы то ни стало добиваться отправки на фронт. И начали с пункта сбора летного состава.

Ближе к фронту

Столица встретила нас полным затемнением. Громады зданий, противотанковые ежи, аэростаты заграждений, лучи прожекторов в ночном мраке создавали впечатление грозной и несокрушимой силы. Изрядно поплутав по темным и почти безлюдным улицам, мы наконец нашли какой-то пункт сбора. Дежурный, молодой щеголеватый лейтенант в форме летчика, проверив наши командировочные удостоверения, с улыбкой сказал:

– Братцы! Да вы не туда прибыли. Здесь – «биржа труда», а в предписании говорится четко и ясно: «... в Управление кадров ВВС», – и вернул нам документы.

Бродить по ночным улицам больше не хотелось, устали мы изрядно и решили попросить дежурного о ночлеге, ссылаясь на свою провинциальную неосведомленность.

– Товарищ лейтенант, – настойчиво начал Пантелеев, – устройте пока нас в ваших владениях!

Дежурный оказался добрым парнем:

– Ладно, считайте, что вам повезло: я и сам из таких же... бегу ближе к фронту. Завтра разберетесь, что к чему, – и приказал своему помощнику разместить нас в одной из комнаток.

Утром мы и в самом деле разобрались в обстановке. Пилотов, рвущихся на фронт, здесь оказалось так много, что то бодрое, радужное настроение, с каким уезжали из школы, заметно помрачнело. Нам стало известно, что на «кобрах» обошлись без нас. Узнать что-либо определенное, к сожалению, не удалось, и мы больше прислушивались к бурным беседам, из которых поняли, что нужно ждать вызова из Управления кадров ВВС или вербовщика – представителя с определенными полномочиями, отбирающего нужный состав для формирования или пополнения какой-либо боевой части. Решили ждать случая, и вскоре он подвернулся.

На сборный пункт прибыл командир 240-го истребительного авиаполка майор И.С. Солдатенко. Познакомился он со всеми и обратил внимание, что среди летчиков только мы четверо имеем сержантские звания:

– А у вас какой настрой, товарищи сержанты? Василий Пантелеев, парень словоохотливый, находчивый, весело ответил:

– Настрой боевой – хоть сейчас в бой!

– Так сразу и в бой? – усмехнулся майор.

– А мы истребители из сибирской школы пилотов, – вставил Михаил Шабанов.

– Вот это уже здорово! – искренне обрадовался командир полка и пригласил нас в канцелярию пункта для продолжения беседы.

Мы были откровенны с майором. Он также признался, что прибыл сюда, чтобы отобрать нескольких пилотов в полк, который заканчивает укомплектование и после переучивания на новые самолеты должен уйти на фронт.

– С личными делами познакомлюсь позже. В полку много таких, что пороху не нюхали. Считайте себя летчиками 240-го истребительного.

– Когда отправка? – поинтересовался я.

– Дня через два-три. Прибудет начальник штаба полка и зайдет за вами. До встречи.

Заметив в нашем переглядывании какую-то недоговоренность, Солдатенко спросил:

– В чем дело? Что неясно? Отважился опять Вася Пантелеев:

– Товарищ майор, продовольственные аттестаты у нас есть, но их не отоваривают. Если можно, подскажите здешнему начальству, чтоб поставили нас на довольствие при столовой пункта сбора.

– Ясно. То-то вы ремни подтянули. А я-то думал: строевики! Сейчас мы ваши затруднения поправим.

Прощаясь, майор пожал нам руки, и мы увидели глубокие сине-багровые шрамы и красные рубцы на его кистях – отметины огня. Следы ожогов были и на лице. За этой суровой опаленностью угадывалась честная, широкая душа и покоряющая справедливость.

Окрыленные удачным исходом разговора с командиром полка, мы охотно делились с товарищами своими впечатлениями, результатами беседы. Вскоре на пункт сбора прибыл исполняющий обязанности начальника штаба полка старший лейтенант Гузиенко, и мы уехали с ним в полк, так и не увидев как следует столицу. По пути следования Гузиенко рассказал нам историю полка.

240-й истребительный авиаполк начал формироваться перед самой войной. Командовал полком первое время капитан Андреев. Заместителями его были: по политической части – военный комиссар старший политрук ГА. Сиднев, по летной подготовке – капитан СТ. Рожков, старшим инженером – воентехник первого ранга Е.Л. Фраинт.

К моменту нападения фашистской Германии на Советский Союз в полку имелось 13 самолетов «И-15 бис», 7 летчиков, 25 техников, 80 младших специалистов, и только штаб был укомплектован полностью. В таком составе, входя в 8-ю смешанную авиадивизию, действующую в 11-й армии Северо-Западного фронта, полк начал свое участие в Великой Отечественной войне. Оно было непродолжительным – чуть более месяца. Летчики за это время успели произвести 69 боевых вылетов, в основном на штурмовку и разведку войск противника. При этом потерь среди личного состава не было, но самолетов становилось все меньше.

В августе полк ушел в глубокий тыл и после переучивания на новую матчасть, укомплектованный летным составом, убыл на Ленинградский фронт. При обороне Ленинграда с 14 сентября по ноябрь 1941 года он совершил 286 боевых вылетов, провел 15 воздушных боев, сбил 12 самолетов противника. Основные усилия полка в этот период сосредоточивались на прикрытии наземных войск и сопровождении бомбардировщиков.

В ноябре 1941 года полк снова переводят в тыл для переучивания на новые самолеты – «ЛаГГ-3». И только 29 мая 1942 года, окончив формирование, в количестве 20 самолетов под командованием капитана СТ. Рожкова полк отправляется на Западный фронт в состав 234-й истребительной авиадивизии. По 12 июня 1942 года часть произвела 167 боевых вылетов, затем перелетела на Юго-Западный фронт в распоряжение 8-й воздушной армии.

Совершив в ее составе еще 150 боевых вылетов на прикрытие войск и сопровождение штурмовиков, полк уже в третий раз отводится в тыл страны для переучивания на самолеты Ла-5. Оно проходило всего три недели, и в середине августа 1942 года полк под командованием майора И.С. Солдатенко прибывает в район Сталинграда. С 20 по 29 августа на счету авиаполка 109 боевых вылетов, 58 воздушных боев, 10 сбитых самолетов противника.

Затем часть перебазировалась на тыловой аэродром для создания оперативной группы. Это уже четвертый вывод полка с фронта.

К этому времени благодаря усилиям тружеников тыла возможности страны в материальном обеспечении фронта значительно возросли. Наша авиационная промышленность создала новые машины, не уступающие по тактико-техническим данным самолетам противника. Появилась возможность формировать истребительные авиаполки полного, трехэскадрильного состава, по двенадцать самолетов в каждой. Такое количество боевых машин представляло уже внушительную силу, способную успешно решать боевые задачи.

Подобное формирование предполагалось и для нашего полка. Поэтому с половины марта 1943 года и до конца войны он не прекращал боевых действий и не уходил в тыл для переучивания или пополнения личным составом и техникой: оно осуществлялось прямо на фронте, без отрыва от боевой обстановки. Летчики прибывали непосредственно в часть группами по 6–12 человек. Только что закончившие авиашколы, они не имели боевого опыта, но все были обучены летать на самолетах, на которых полк воевал.

Начиная с 1943 года наша часть не ощущала острого недостатка и в техническом оснащении. Перед проведением крупных фронтовых операций из глубины страны к нам поступали новые машины.

Но все это еще впереди. А пока что мы прибыли в запасной авиационный полк. Нам зачитали приказ о распределении по эскадрильям: мы с Шабановым попали вместе, а Пантелеев и Мубаракшин оказались в двух других подразделениях части. Самолетов в полку не было, вооружение новыми боевыми машинами Ла-5 еще предстояло, и все засели за теорию. Учеба проходила в землянках, где мы жили, прямо на двухъярусных нарах. Руководителям этих занятий в каждой группе был командир эскадрильи, преподавателями и консультантами при изучении конструкции, основных систем и агрегатов самолета – техники полка, которые уже имели опыт эксплуатации этих машин в боях под Сталинградом. Инструкцию по технике пилотирования и эксплуатации нового истребителя изучали методом громкой читки – с подробным разбором каждого ее раздела.

Жизнь замкнулась на землянке и столовой. Весь день занимались, а вечера коротали, слушая истории из боевой жизни полка. Узнали мы тогда и о судьбе нашего командира – Игнатия Семеновича Солдатенко.

Этому замечательному воздушному бойцу в свое время пришлось драться за свободу испанского народа. В марте 1937 года механизированные дивизии итальянского экспедиционного корпуса рвались к Гвадалахаре, и республиканская авиация в течение шести суток наносила бомбовые и штурмовые удары по противнику. Полеты эти совершались на высоте 15–20 метров. Часто плоскости самолетов прошивали осколки собственных бомб – столь низкой была высота бомбометания. И вот в одном из таких боевых вылетов машину Солдатенко подбили. Высота малая, самолет горит, пламя сбить не удается – скользить-то некуда. Оставалось единственное спасение – немедленная посадка, тогда летчик идет на вынужденную вблизи своих войск. Пламя уже охватило бензобак. Секунды – и он взорвался. Уже кабина в огне, но из нее успевает выбраться горящий пилот...

В течение месяца аэродромная землянка служила нам настоящей школой боевого опыта, местом горячих споров о грядущих схватках с врагом. В беседах с нами командир полка особое внимание уделял боевым действиям авиации под Сталинградом. Сопоставляя тактико-технические данные Ла-5 с истребителями гитлеровцев, он искал пути грамотного использования преимуществ новейшего по тем временам самолета, учил творческому подходу к ведению воздушного боя.

В декабре 1942 года полк всем составом отправился на новое место. Там мы получили новенькие, только что прибывшие с завода Ла-5 и горячо благодарили рабочих, сумевших в короткий срок перестроить промышленность на военный лад и дать нам такие современные мощные машины.

Вскоре приступили к полетам. Летали, как и положено при осваивании новой машины, по кругу, на отработку пилотажа в зону.

Летный состав был распределен на пары и звенья, при этом непременно учитывалось желание и взаимное согласие пилотов – кто с кем хотел бы летать. Шабанов и я были включены в боевой расчет полка как ведомые, Пантелеев и Мубаракшин – ведущими. Меня определили в пару к заместителю командира эскадрильи, а Шабанова в звено командира полка.

Ребята мне даже завидовали. Ведь мой ведущий – орденосец, участник нескольких воздушных боев. В одном из боевых вылетов он был сбит над территорией, занятой немцами, но в плен, как рассказывал, не попал, вышел к своим. И я души не чаял в своем ведущем: старался подражать ему и на земле, и в воздухе. Первые полеты с ним проходили удачно, но потом случилось такое, от чего я чуть не расстался с жизнью...

В зоне мы отрабатывали пилотажные фигуры. Выполнили виражи, пикирования, горки. Все шло хорошо. Но вот при развороте на девяносто градусов я оказался слева от ведущего и чуть сзади на расстоянии 20–25 метров. В этот момент ведущий вдруг ввел свою машину в глубокую спираль со снижением. Высота оказалась настолько мала, что под крылом, на снегу, уже можно было различить следы животных. Наконец закончили спираль и пошли на аэродром. Я запросил разрешение перестроиться из левого пеленга в правый, но в ответ услышал команду: «Разворот влево на 180!»

И тут Ла-5 ведущего энергично накрывается влево и входит в разворот. Чтобы избежать столкновения с ним, резко сбавляю обороты мотора, снижаюсь, а крен впереди летящего самолета все увеличивается. Положение мое становится угрожающим – деревья мелькают у самой плоскости! Меня прошибает пот, и я вывожу машину во внешнюю сторону строя. Ведущий замечает это и переходит в правый разворот. Мой Ла-5 вновь внизу, опять над самыми деревьями, а скорость настолько мала, что, того и гляди, машина свалится в штопор!.. Но жду, жду выхода из разворота, которому, кажется, не будет конца... Когда крыло самолета касается верхушки одного из деревьев, я уменьшаю крен, набираю высоту и удаляюсь от леса.

Ведущий командует:

– Возвращаемся, переходи на правую сторону!

Отвечаю «понял» и показываю рукой на свою правую плоскость: между элероном и консолью застряла ветка дерева. На большой недозволенной скорости врываемся на аэродром – самолет, летящий по кругу, не видим, разворот выполняем перед самым его носом, не столкнувшись с ним только по счастливой случайности.

Как только произвели посадку, руководитель полетов передает по радио:

– После заруливания – ко мне!

На заправочной механик самолета снял с плоскости застрявшую ветку, спрятал ее за борт куртки и весело доложил:

– Ни сучка, ни задоринки! Я облегченно вздохнул:

– Сучок-то у тебя за пазухой. А задоринки... До сих пор не верю, что так обошлось.

Подошел ведущий.

– Как самочувствие?

– Как видишь, живой, – отвечаю раздраженно. В глазах замкомэска забегали злые огоньки:

– Ответ не из лучших и не похож на полет: там ты справился хорошо. Хвалю! А так отвечать старшему не советую: говорить – говори, да не заговаривайся.

Идем к руководителю полетов. Настроение – хуже некуда, а лейтенант чем-то непомерно возбужден: лихо, по-ухарски сдвинул набекрень шлемофон, в такт своим шагам бьет перчаткой по голенищам.

– Чего молчишь? – не выдерживает наконец.

– Думаю, что скажу командиру, – отвечаю я неопределенно.

– Он, оказывается, думает, что скажет командиру! – ведущий удивленно глядит на меня:

– Доложим: задание выполнили, а за то, что на кругу самолет не заметили, покаемся – мол, готовы принять любое наказание.

– Наказание я уже получил. Но все это так гладко, как тебе кажется, не обойдется.

– Довольно! – негодуя воскликнул лейтенант. – И давай без предложений. Это не твоя печаль. Задача ведомого – быть у крыла самолета ведущего и посапывать в две дырочки. Ясно?..

Четким шагом он подошел к командиру полка и отрапортовал. Лицо Солдатенко сурово, багровые шрамы покрылись белизной. Он передал микрофон своему заместителю и сдержанно спросил:

– Товарищ лейтенант, объясните: как вы, летчик с боевым опытом, могли так слепо войти в круг полетов? Представляете, что могло бы быть, если бы своевременно не отклонился от вас летящий по кругу самолет? Слушаю вас. Отвечайте!

– Товарищ командир, каюсь: в зоне закрутился, вышел на аэродром неожиданно и подрастерялся. Готов понести любое наказание.

Командир полка смягчился:

– За признание – меньше наказание. Да и наказание – не самоцель. Впредь надо ходить в зоне, оглядываясь. – И он повернулся ко мне: – Евстигнеев, а вы, верный щит ведущего, куда смотрели? Рассчитываете так же слепо и молча летать в бою?

Кровь ударила мне в виски:

– Товарищ командир, я летать с лейтенантом не буду! С кем угодно, но только не с ним...

– Это еще что за строптивость? – возмутился Солдатенко. – Почему вы с ним не будете летать?!

Я молчал. Он повторил свой вопрос.

– Я сказал все. И убедительно прошу удовлетворить просьбу. – Мой ответ звучал твердо.

– Товарищ лейтенант. – Повернулся Солдатенко к моему ведущему. – А вы что скажете? Возможно, объясните причину поведения ведомого?

Словно ожидая этого вопроса, замкомэск спокойно ответил:

– Неволить не буду. Пусть полетает с таким же летчиком, как сам.

– Евстигнеев, выйдите и ждите своего ведущего, – распорядился командир полка.

Через три дня к нам в эскадрилью вместо этого лейтенанта был назначен Юрий Михайлович Любенюк. С ним я и закончил тренировочные полеты. А вот лейтенант-ведущий оказался изменником Родины. Летчик этот, по фамилии Тимофеев, носил редкое тогда в полку офицерское звание – был лейтенантом. На земле вел он себя нагло, в разговорах открыто хвалил немецкую технику, потешался над нашей бедностью. Вскоре приехали из СМЕРШа и его забрали. Говорили, что он был сбит еще в 1941 году и, перевербованный немцами, был заслан на советскую сторону. В нашем полку он пытался вести подрывную работу, еще более решительно старался действовать в воздухе. Оперативная пауза, что наступила на фронте в то время, оказалась ему не на руку. Он явно спешил. А положение в 1943 году было уже отнюдь не таким, как в 41 – м. Гитлеровская разведка явно не успевала за менявшейся ситуацией. Предатель был разоблачен и понес заслуженную кару.

Январь 1943 года на исходе. Полк продолжал подготовку к боевым действиям. Мы уже выполнили необходимый минимум полетов по кругу, в зону на пилотаж и приступили к боевому применению: проводили одиночные бои истребителя с истребителем.

Мы были молоды, а потому счастливы. Даже тогда, в годину войны, когда, казалось, такому чувству не может быть и места в душе человека. Но разве не счастье вырваться на взлетную полосу, подняться в небо и выжать из первоклассной боевой машины и самого себя все, на что только способен!

«Есть упоение в бою!..»

Я и сейчас помню обветренные от мороза, взволнованные лица моих боевых друзей. Какими красивыми были они в короткие предстартовые минуты! Многие из этих парней не доживут до победы, не увидят близких, любимых. Но кто думал тогда о смерти? Живые, мы думали о жизни...

Подготовка к боевым действиям шла к завершению. Мы рассчитывали к началу февраля попасть на фронт. Но капризы погоды внесли значительные коррективы в наши планы. Пурга, снегопад, низкая облачность стали для нас злейшими врагами, и, если полеты задерживались или срывались из-за отсутствия необходимого погодного минимума, мы дружно осаждали дежурных синоптиков, пытаясь получить от них желаемый прогноз. Ребята из метеослужбы понимали нас и иногда, вопреки всем синоптическим законам, при явно неблагоприятной

погоде, вселяли в нас надежду на временные прояснения и прекращения снежных зарядов. Ожидания порой оправдывались, и полк час-другой летал. Отрядным было и то, что мы, сержанты, в технике пилотирования оказались на достаточно высоком уровне, смело и уверенно вели учебные воздушные бои.

Молодость, казалось, не знала усталости и перегрузок. Авторитет наш укрепился. К нам стали относиться без пренебрежения, не как к зеленым юнцам, а как к равным по умению летчикам, товарищам по оружию. Офицеры называли нас по имени или фамилии, а техники и механики не иначе как командир. Это уважительное обращение настолько вошло в нашу фронттовую жизнь, что сохранилось и по сей день, даже у людей, ушедших с армейской службы.

Взаимопонимание летчиков и техников росло. Слаженность коллектива в работе крепла. Зарождалась настоящая боевая дружба, сила которой не раз проявилась впоследствии в жарких боях, подтверждая завет боевого братства: сам погибай, а товарища выручай.

Приближалась 25-я годовщина Красной Армии. Полк уже заканчивал свою подготовку. Летчики переучились на Ла-5, выполнили по несколько полетов на боевое применение. Мой налет, начиная с 28 декабря, составил 19 часов 29 минут. Это немного, но и немало по тем временам для летчика, имеющего достаточный опыт на других типах машин.

Среди нас была еще одна группа сержантов, прибывшая осенью из Чугуевской авиационной школы пилотов. Я сразу обратил внимание на одного крепыша невысокого роста. С густыми, нависшими на светлые глаза бровями, парень этот больше молчал, прислушивался, а когда говорил, будто тяжелым колуном рубил поленья: речь его была отрывистой, твердой и весомой. Под кажущейся нерасторопностью угадывалась порывистость. Весь его невозмутимо-спокойный облик как бы говорил: я знаю, зачем сюда пришел, и своего добьюсь. Это был Иван Кожедуб, будущий прославленный ас, трижды Герой Советского Союза.

Программу переучивания на новый самолет Иван освоил успешно. Но вдруг, неожиданно-негаданно, вынужденная посадка! Обстановка создалась драматическая: растеряйся пилот, допусти малейшую ошибку, и все – катастрофа...

А дело было так. После взлета, в момент перехода самолета в набор высоты, как только летчик поставил кран уборки и выпуска шасси в положение «шасси убрано», винт внезапно перешел на малые обороты. Скорость тут же упала, машина начала зависать. Чтобы не сорваться в штопор, Кожедуб перевел ее в пологое планирование. Это единственно грамотное решение – другое здесь невозможно – идти на вынужденную посадку и производить ее не на колеса, а на фюзеляж (как говорят пилоты, на брюхо). Но куда?.. Впереди – препятствия, сугробы снега. Высота и скорость минимальны – не поманеврируешь. А земля приближается.

Во избежание лобового удара о препятствия Иван делает небольшой кренчик, затем убирает его и производит посадку прямо перед собой – по линии взлета. Ла-5, скрежеща днищем фюзеляжа, прополз по снежной целине и через несколько десятков метров остановился. Когда машину поставили на колеса, она была почти без повреждений, если не принимать во внимание неизбежность вынужденных посадок – погнутые лопасти винта.

Причину аварийной ситуации установили легко: отказал прибор, регулирующий обороты винта (в нем сломалась пружина), и тогда лопасти автоматически развернулись, винт перешел на большой шаг, обороты его упали. Такое начало полетов может вывести из душевного равновесия любого, но Кожедуб сохранил бодрый, оптимистический настрой и мужественно перенес еще одну неудачу: в первом боевом вылете – на отражение налета противника на наш аэродром и железнодорожный узел Валуйки.

Тогда гитлеровские бомбардировщики подошли к нашему аэродрому неожиданно. Вслед за сигналом, предупреждающим об их появлении, послышались отвратительный свист, завывание, затем разрывы бомб. Но это не остановило нас: летчики взлетели по одному – кто как мог – и с ходу вступили в бой. Поднялся на своем истребителе и Кожедуб. На подходе к Валуй-

кам он встретил девятку «юнкеров» и, долго не размышляя, навязал им бой, но увлекся атакой и попал под вражескую очередь. Снаряды прошли за бронеспинкой сиденья – пробиты верх фюзеляжа, разнесли в клочья гидробачок, повредили систему выпуска и уборки шасси.

Иван вернулся на аэродром и сумел все-таки произвести посадку.

Мы, Амелин, Тернюк и я, доложив о полете командиром, подошли к Кожедубу. Он стоял около своего самолета и с досадой смотрел на него. Куртка на летчике не по росту, с длинными рукавами. Руки согнуты в локтях, словно в каком-то движении. Казалось, он колотил кого-то, невидимого нашим глазам, поверженного.

Алеша Амелин спросил:

– Как дела, Иван?

Тот не спеша повернулся, тяжело вздохнул, подняв насупленные брови:

– Неприятности замучили – одна за другой. Смотрите, как гад врезал. – И он показал на пробоины, зияющие в фюзеляже самолета. – Но ничего, я еще жив. Я еще встречусь с ними и рассчитаюсь за все сполна: и за вынужденную, и за Шостку – за все, с чем они пришли к нам. И за это...

Короткие, энергичные движения его рук со сжатыми кулаками – напряженность человека, готового к схватке, – повторились. Немного успокоившись, Иван продолжал:

– Братцы, запомните: в бою смотри в оба! Я уже сделал этот вывод.

Кожедуб сдержал свое слово. Летчик мужал и рос в войне. Он уже был командиром эскадрильи, когда в боях за Днепр его самолет загорелся от вражеского снаряда. Пламя на плоскости росло, скольжение в сторону, обратную направлению огня, не помогло. Товарищи деловито советовали по радио своему командиру:

– Уходи за Днепр, к своим – там прыгай!

Кожедуб понимал серьезность положения: покинешь самолет – попадешь в плен, продолжишь полет – смерть от взрыва. И тогда Иван бросает машину в пике, все-таки пытаясь сбить пламя с плоскости. Секунды борьбы с огнем напряженны и томительны. Кажется, проходит целая вечность. Чего только не передумает человек, находящийся под тройным огнем: зениток с земли, самолетов противника в небе да еще пожара собственной машины...

Пламя Кожедуб все-таки сбил. Однако опасность возобновления огня не миновала. Иван вышел за Днепр и, не теряя высоты, безопасной для прыжка с парашютом, под прикрытием ведомого Василия Мухина дотянул до аэродрома.

Боевой путь Ивана Никитовича поразителен: 330 боевых вылетов, 120 воздушных боев – да еще каких! Всякое случалось – и битым бывал, но врагу не уступал. Преимущество гитлеровцев – качественное ли, количественное – никогда не останавливало его. Под градом пуль и снарядов врезался он в боевые порядки фашистов, нарушал огневое взаимодействие и бил врага. Нелегко это давалось, не раз приходилось смотреть смерти в глаза, но мужество, мастерство, умение приносили желанную победу.

62 самолета противника – два авиационных полка – уничтожил наш однополчанин Иван Кожедуб!

Немецкие летчики имели большой опыт воздушных боев. В люфтваффе Геринга были матерые асы, на боевом счету которых числились многие десятки сбитых самолетов разных стран. В их состав входили отборные группы – такие, как эскадрилья «Удет», укомплектованная головорезами высочайшего класса. Схватка с ними не у каждого заканчивалась удачно. Ведь в бою противник так же, как и ты, стремится к победе. Но вопрос кто кого решают не только сила и мастерство, но и моральный дух бойца.

Как-то Иван Кожедуб возвратился с задания разгоряченный боем, возбужденный и, может быть, потому непривычно словоохотливый:

– Вот, гады, дают! Не иначе как «волки» из эскадрильи «Удет». Но мы им холку намяли – будь здоров! – Показав в сторону КП, он спросил адъютанта эскадрильи: – Как там? Ничего больше не предвидится?

Периоды кратковременного затишья сменялись каждодневными тяжелыми боями – по 6–8 боевых вылетов в день. У некоторых летчиков психологическое напряжение доходило до критического: притуплялась реакция, физическая усталость сковывала маневр, терялась точность действий. После вылета такие пилоты буквально валялись с ног. Но достаточно было двух-трех дней перерыва – и силы восстанавливались, интерес к небу возрастал – молодой организм требовал активного действия.

Кожедуб в период вынужденных перерывов, казалось, изнемогал от безделья больше других. Но, не полагаясь на один только опыт, силу, везение, он готовился к боям сам и тщательно готовил к ним своих летчиков. Как бы ненароком Иван заглядывал в свой «талмуд» – пухлый блокнот, испещренный одному ему понятными пометками. В нем он находил много нужного для своих деловых бесед с подчиненными.

– Правильно построенный маневр, стремительность атаки, чтобы ошеломить противника, не дать ему ни секунды на размышление, – и удар с предельно короткой дистанции! – так определял Кожедуб основу боя.

Порой кто-либо из молодых норовил подвести к советам комэска теоретические выкладки:

– Иван Никитович, а нас в школе учили...

– Правильно учили, – перебивал Иван Никитович, зная, к чему клонит новичок, – но каждый бой – это тоже школа, и цена этой науки не поддается никакому сравнению. Безопасность полета в зоне и воздушный бой с противником – полярные понятия; в зоне тебе показывают, как надо делать правильно, а схватка учит, как поступать конкретно в данную секунду: атака чуть раньше – плохо, чуть позже – совсем гиблое дело. Воевать надо осмысленно, творчески. И в бою никогда не думать, что тебя могут сбить...

Не раз дружески спорили мы на тему: помогает ли в бою злость. Одни доказывали, что злость туманит голову, другие горячо утверждали обратное, а сами украдкой посматривали на комэска: что скажет он... Иван Никитович никогда не пытался давить своим авторитетом и не хитрил с однополчанами.

– Ребята, мне лично злость помогает, – откровенно делился он с нами. – А вот запальчивость, недооценка противника часто становится врагом. Надо хорошо изучить свои сильные и слабые стороны. Ведь каждый вкладывает в бой что-то свое, одному ему присущее.

Молчун Иван Кожедуб преобразался до неузнаваемости, когда вопрос касался боя, полетов...

Но я возвращаюсь к февралю 43-го. Двадцать пятую годовщину Красной Армии полк провел в подготовке к перелету. В конце этого праздничного дня состоялись комсомольское и партийное собрания о задачах при перебазировании на новый аэродром. Погода стояла хорошая, и утром мы вылетели к линии фронта.

Летели эскадрильями. По пути дозаправились, а к концу дня были уже в Борисоглебске. В этом городе чувствовалось, что война близко: сюда пилоты прибывали с фронта на переформирование, получали самолеты и возвращались. Аэродром был трассовый. Здесь мы впервые встретились с таким огромным количеством боевых машин и экипажей. Свободных мест в казармах не было, и мы расквартировались в избах местных жителей. Семь человек из первой эскадрильи во главе с ее командиром Василием Игнатовым поселились у Анны Петровны Боковой.

Хозяйка наша, пожилая приветливая женщина, жила с двумя дочками Зоей и Галей и сыном Юрой. Петровна приняла нас радушно, а Виктора Гришина – как родного сына. Оказалось, что она знала его раньше: после окончания Борисоглебской летной школы он работал

здесь инструктором. В быту семьи чувствовалась скудость военных лет, но гостеприимство было привычным, русским. Пока мы осваивались в чисто прибранных комнатах, Анна Петровна расставила на столе картошку в мундире, соленую капусту, огурцы.

– Милости прошу, – приветливо пригласила она, – чем богаты, тем и рады: хлеба нет, не обессудьте. Будь он проклят, этот Гитлер... Как, было, хорошо зажили, так нет же, надо эту проклятую войну начать! Скорее бы уж прогнали его с нашей земли...

От ужина мы не отказались, не стали обижать хозяйку. А потом решили постоянно питаться здесь, получая в столовой положенное довольствие.

Однажды Петровна пришла с работы, а старшая дочь в слезах. Мать спрашивает:

– Что случилось?

Дочка еще громче плачет. Оказалось, хлебные карточки потеряла.

– Как же так... – растерялась наша хозяйка. – Боже мой, горе-то какое... Зоя, как же будем жить?..

Заметив нас, она застеснялась.

– Ладно, не реви. Картошка у нас есть – перебьемся как-нибудь, да и по карточкам получать-то оставалось всего недельку. Вытри слезы. В избе столько женихов, а ты плачешь.

Зоиные всхлипывания утихли. Все успокоились, и Юрий Любеньюк просто и буднично сказал:

– О карточках, Петровна, не кручиньтесь, обойдемся. Стол у нас, как и был, общий.

Пройдут годы, десятилетия. Война будет уже историей, но навсегда останутся в наших сердцах слезы женщины, которые не выветрит время...

Как-то вечером пошли мы с Шабановым за ужином. По дороге встретили Пантелеева и Мубаракшина. Они, посмотрев на наши эмалированные ведра и вещмешок, неожиданно предложили:

– Вот что, продовольственники, есть предложение зайти в казарму к фронтовикам. Возражений нет?

В казарме было накурено – хоть топор вешай. За одним столом, окутанным плотной пеленой табачного дыма, рубились в «козла», за другим – тоже в сизоватом облаке – просматривались полетные карты. Кто-то играл на гитаре и тихо пел: «Мне в холодной землянке тепло...»

Вдруг слышим откуда-то сверху почти забытый голос:

– Братцы... бирмчане!

Как по команде, повернув головы, мы увидели полноватого летчика в синем комбинезоне и узнали... Николая Федоровича Пушкарева.

– Пантелеев! Шабанов! Мубаракшин! И ты, Евстигнеев?! Сколько же вас здесь?..

Оказывается, начальник школы сразу заметил нас. Обнимает каждого, радуется до слез.

– Молодцы, орлы! Как же вам удалось выпорхнуть из бирмского гнезда?.. Однако пора в столовую, там и поговорим...

По дороге на ужин Николай Федорович в шутовском тоне рассказывал о себе:

– Для истребителя, братцы, я уже староват. Кабина тесна стала, но кроме летного дела ничего не признаю. Воевал под Сталинградом. Завтра с полком легких ночных бомбардировщиков снова ухажу на фронт. Самолеты у нас в полку, конечно, не «лавочкины». Повоюю на них, а в перспективе – Пе-2.

Ужин прошел за теплой, дружеской беседой, за воспоминаниями о нашей школе и закончился взаимным обещанием драться за Родину, не жалея жизни. Утром бывший начальник школы вылетел на фронт. Забегая вперед, скажу: войну он закончил в звании полковника – заместителем командира бомбардировочной дивизии.

Вскоре взяли курс на фронтовой аэродром и мы. Летели поэскадрильно, впереди каждой шел лидер – бомбардировщик Пе-2. Нашу группу должен был возглавлять командир полка

Солдатенко, но из-за незначительной неисправности в самолете отстал от своих, а к нам пристроился Иван Кожедуб.

Прошло минут пятнадцать. Я заметил, что от маршрута мы уклоняемся влево, и, предчувствуя неприятность, передал комэску Игнатову:

– Командир, не туда идем... Он знал об ошибке и ответил:

– Вижу. «Пешка», мы уклонились влево!

С Пе-2 не ответили. Тогда Игнатов доложил командиру полка:

– Лидер заблудился, на запросы не отвечает. Разрешите идти самостоятельно.

Кожедуб, поняв, что его принимают за Солдатенко, уточнил:

– Командир прилетит позже. На его самолете я, Кожедуб.

Летчики поняли тревожную обстановку. Интервалы и дистанции в строю резко увеличились: каждый достал полетную карту и искал местонахождение.

– Приготовиться к развороту вправо. Любенюку выйти вперед к лидеру: заставить его следовать за группой! – приказал Игнатов.

Юрий вышел вперед, покачал машину с крыла на крыло, что означало: «следовать за нами»... Но лидер шел прежним курсом.

Я начал раздражаться:

– Командир, для начала трассу перед носом. Не послушается – ударим!

– Так и сделаем. Куда он нас ведет?.. – возмутился и мой ведущий.

Трасса длинной очередью из пушек прошла впереди Пе-2. Бомбардировщик шарахнулся в сторону: вошел то ли в мелкий вираж, то ли в разворот. Связь с ним сразу же восстановилась, но была очень слабой, поэтому мы не без труда поняли: лидер предлагал произвести посадку в районе Бутурлиновки. Там есть линейный ориентир – узкоколейка, речушка Осередь и знаменитая дубрава – Шипов лес. Но Бутурлиновка расположена почти в самом начале маршрута, точнее – на траверсе его – с оставшимся запасом горючего не добраться, а запасных аэродромов поблизости нет. Куда же садиться? В поле? Там можно погубить тринадцать машин – первокласснейших истребителей...

Комэск Игнатов вышел вперед и, покачав с крыла на крыло, дал команду:

– Всем следовать за мной. Идем на Россось. До этого полевого аэродрома было километров сорок, и через несколько минут мы уже находились над ним. Около ангаров стояли немецкие самолеты с отвратительными черными крестами. Любенюк приказал:

– Евстигнеев, пройди на малой высоте, проверь годность полосы к посадке.

Я снизился, пролетел над полосой, ровной, слегка запорошенной снегом. Выпустив шасси, передал командиру:

– Сажусь. Ждите доклада.

После приземления я быстро подрулил к ангару, у которого стоял военный.

На вопрос, что за самолеты, он ответил:

– Трофейные, немецкие.

Не успел я доложить по радио, что полоса хорошая, как под углом к взлетно-посадочной полосе с выпущенным шасси начал снижаться самолет, за ним другой, третий... Это приземлялись ведомые, у которых горючее уже кончалось.

Пе-2 сел последним, и мы тотчас собрались около него, но экипаж не спешил покидать кабину. Подошел командир эскадрильи, посмотрел на нас и понял, что нашему лидеру несдобровать.

– Вот что, друзья, мы все виноваты. Нечего валить вину на него! – комэск кивнул в сторону «петлякова».

Из бомбардировщика вышел командир экипажа и сбивчиво попытался доложить о случившемся.

– Заплутался я, – сорвав с головы шлемофон, он бросил его на землю, – а тут еще радио отказало. И вот...

Бог ты мой, каков же был наш лидер! Мы сами молодые, но перед командиром стоял совсем еще мальчишка. Мягкие русые волосы его взмокли от пережитого, на глаза навернулись слезы. Игнатов посмотрел на юного летчика и нарочито грубо сказал:

– Подними шлемофон да утри нос. Тоже мне, лидер!.. – И добавил уже мягче: – Знаешь, где мы сели?

– Теперь знаю...

– Горючего хватит на полет?

– Этого добра у меня хватит туда и обратно, – повеселел пилот.

– Тогда готовься. У нас горючего нет. На твоём самолете и полетим. Вы, Юрий Михайлович, – повернулся комэск к Любенюку, – рассредоточьте самолеты. Замаскируйте их и организуйте охрану. Завтра вернусь на По-2 с продуктами. Бортпайки расходуйте по своему усмотрению.

По-2 прилетел на четвертый день. Во второй его кабине находился механик Юрий Кулик с лампой для подогрева моторов, по бокам фюзеляжа – баллон со сжатым воздухом и замороженная туша освежеванного барана. Последнее, как выяснилось, подарок командира Пе-2, напоминание о том, как мы заблудились.

Кулик тут же сообщил:

– Бензозаправщик с горючим вышел. Командир прилетит завтра. Летчики двух эскадрилий полка уже участвуют в боях.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.