

# Трижды Герой Советского Союза Александр Покрышкин

## Крылья истребителя

### От автора

За годы Великой Отечественной войны лётчики орденосной гвардейской авиачасти, в которой я служил, уничтожили более тысячи немецких самолётов. В журнале боевых действий вписан и мой посильный вклад: пятьдесят девять сбитых в воздухе машин врага, около шестисот боевых вылетов.

Мы дрались с немецкими воздушными эскадрами над Кишинёвом и Северным Кавказом, над Ростовом и Крымом, над Днепром и Вислой, над Одером и над Берлином.

В течение ряда лет я записывал пережитое и наблюденное мною. Среди этих коротких, беглых строк, набросанных порою между двумя боевыми вылетами, я выбрал теперь то, что, мне кажется, может иметь некоторый интерес для нашего читателя.

В литературной обработке записок мне оказал большую помощь полковник Н. Н. Денисов, которому приношу искреннюю товарищескую благодарность.

## 1. Я становлюсь лётчиком

В боевой авиации существует термин — готовность номер один. Это значит, что лётчик и его самолёт находятся в полной боевой готовности и в любую минуту могут подняться в воздух и вступить в бой с врагом. При этом мы, советские лётчики, считаем своим долгом, священной обязанностью, не просто вступить в бой, а навязать врагу свою волю и, мобилизуя все свои духовные и материальные силы, сражаться до полного уничтожения противника.

Готовность номер один — характерная особенность всей жизни советского лётчика-истребителя, защитника просторного неба нашей любимой Родины. Она предполагает внутреннюю собранность всех умственных и физических возможностей советского лётчика, остроту восприятия, накалённую до предела ненависть к врагу и постоянную готовность вступить в бой.

Готовность номер один была ведущей чертой в боевой деятельности той гвардейской истребительной части, в которой я начал сражаться с немцами и с которой прошёл всю войну. Все двести с лишним недель борьбы с сильным и коварным противником наша часть была для всех нас — ветеранов и молодых лётчиков — близким, родным домом. Здесь, на виду у товарищей, прошли трудные и суровые годы войны, из месяца в месяц формировался наш характер, оттачивалось лётное мастерство, вырабатывался стиль воздушного боя. Стиль, равного которому нельзя найти нигде, стиль, присущий только советским лётчикам — крылатым воинам страны социализма, воспитанникам советского народа, нашей коммунистической партии и великого вождя товарища Сталина.

Борьбу с врагом в воздухе лётчики нашей части начали на Пруте, в первые же часы Великой Отечественной войны. Боевой счёт нашей части был закрыт в исторический День Победы, когда мой напарник, лётчик Голубев в последнем воздушном бою свалил с неба над освобождённой советскими войсками Прагой двухмоторный «дорнье», бронированный немецкий бомбардировщик, машину одного из последних серийных выпусков германской авиационной промышленности.

Личная лётная жизнь каждого из нас тесно связана с жизнью всей части. Здесь, в этом полку выросли и мои крылья, крылья советского лётчика-истребителя.

Когда я говорю «мы», речь идёт о молодом поколении тридцатых годов, начавшем

свою активную жизнь во времена бурного социалистического строительства, во времена первых сталинских пятилеток.

Мне было около двадцати лет, когда великий лётчик нашего времени — Валерий Чкалов — уже развернул свои крылья в полёте. И на вопрос: кем быть? — я, подобно многим тысячам советских юношей, отвечал себе: лётчиком. Это было моё твёрдое решение.

Наша страна уверенно выходила на широкие воздушные просторы. Первая сталинская пятилетка создала мощную отечественную авиационную промышленность. На воздушных парадах в Москве и других городах нашей Родины молодое поколение крылатых советских людей водило многочисленные эскадрильи самолётов, сделанных на отечественных заводах, руками советских рабочих и инженеров, по чертежам советских конструкторов. В упорной борьбе с зарубежными авиаторами наши лётчики, парашютисты, стратонавты, планеристы завоёвывали международные рекорды. Воздух, борьба за дальность, высоту и скорость полёта привлекали всё больше и больше советских людей — старых, опытных учёных, изобретателей, пилотов, командиров и такую молодёжь, как я и мои сверстники. Нас звало к себе просторное, величественное советское небо.

Повинуясь зову сердца, я простился с родной Сибирью, заводом, где прошло юношество, и уехал учиться в авиационную школу. Там меня ждало первое горькое разочарование: школа готовила авиационных техников. Мысль о том, что я не буду летать, удручала меня. Начальник школы, повидимому, хорошо понимал моё настроение.

— Тебе обязательно надо быть лётчиком? И, вероятно, таким, как Чкалов? — шутливо спросил он.

— Обязательно, — угрюмо ответил я.

— Что мне с вами делать?! — иронически усмехнулся начальник. — Все вы обязательно хотите быть Чкаловыми, хотите летать. А кто же займётся моторами?

И меня оставили в технической школе. Скрепя сердце я стал изучать моторы к бипланам конструкции Поликарпова — машинам для того времени неплохим, но довольно далёким от моей мечты — истребительной авиации... Однако должен признаться, что учёба в школе принесла мне большую пользу. Я хорошо изучил материальную часть, приобрёл серьёзные технические знания и навыки. Всё это очень пригодилось на войне.

Сколько я подавал рапортов о командировании меня в лётную школу! Ничего не помогало. Я считался неплохим авиатехником, и моим командирам вовсе не хотелось отпускать меня из части.

Почему мне так страстно хотелось быть лётчиком? И не просто лётчиком, а непременно лётчиком истребительной авиации?

Вспомним те годы. Горизонт уже был обложен тучами второй мировой войны. Она уже по сути дела началась. Агрессоры постепенно развязывали её то в одном, то в другом уголке земного шара. Было ясно, что рано или поздно враги нападут на нас, вооружённой рукой попытаются приостановить неумолимый ход истории, двигателем которой в наше время является Советский Союз, родина социализма. Каждый советский человек должен был определить своё место в будущей борьбе.

Я был молод, горяч и хотя, как каждый молодой человек, имел очень смутное понятие о реальной войне, но одно рисовалось мне ясно и твёрдо: борьба в воздухе открывает огромные возможности перед лётчиком-истребителем.

И я тренировал себя, закалял свою волю. Летал на планёрах, прыгал с парашютом, а в сентябре 1938 года сделал первый полёт по кругу на «У-2». Этому радостному для меня дню предшествовала большая работа.

Свою тягу к воздуху я в меру сил и возможностей старался подкрепить реальными делами и в первую очередь серьёзной учёбой. Сначала я учился летать на земле. Когда в душе окончательно созрело решение стать лётчиком, я взялся за детальное изучение теории, законов полёта. Познания в этой области сочетал с практикой — полётами на планёрах. Потом занялся тем, что буквально наизусть выучил все правила полёта на учебном самолёте. Учебник с такими правилами бывал со мною всюду — и на аэродроме, и дома. Чтобы

дополнить все эти познания хотя бы какими-нибудь навыками, я сделал небольшой переносный тренажёр. Садясь в него и двигая «ручкой управления», можно было, не трогаясь с места, совершать «взлёты» и «посадки», «выполнять» фигуры простейшего пилотажа.

И когда я пришёл на аэродром Краснодарского аэроклуба, чтобы научиться летать по-настоящему, эта самостоятельная подготовка помогла мне закончить лётную программу обучения за один месяц — срок моего отпуска.

«Вывозивший» меня инструктор одобрил моё приземление и сказал, что я хорошо «чувствую землю». После десятка «провозных» полётов, совершённых в три дня, он вложил в кабину самолёта мешок с песком и дал мне старт для самостоятельного полёта. И вот я один в воздухе! Чувства, переживаемые мной в этот момент, близки каждому человеку, совершавшему свой первый самостоятельный полёт. Это было прежде всего чувство радости, что ты один управляешь самолётом в воздухе, сознание того, что ты добился своей мечты — летишь сам. Такие минуты остаются в памяти лётчика на всю жизнь.

После первого самостоятельного вылета я приложил все усилия к тому, чтобы закончить лётную программу за время отпуска. Это было сделано. Отработав все упражнения в зоне, я сдал выпускной экзамен с отличной оценкой и вернулся в свою часть.

Однажды ночью в мою комнату ворвались друзья-авиатехники. Ещё с порога они радостно закричали:

— Саша! Ты будешь истребителем...

Оказывается, начальство вняло моим настойчивым просьбам: очередной рапорт прибыл с благоприятным ответом. Меня командировали в Качинскую лётную школу.

Ближайший поезд увёз меня в Севастополь.

Наступили лётные будни. В пасмурный день я взлетел с командиром эскадрильи капитаном Сидоровым. На лётном поле было два посадочных «Т». Из-за дымки я спутал свой посадочный знак с другим. Перед самой землёй понял свою ошибку, но вместо того, чтобы пойти на второй круг, резко развернулся и со скольжением сделал посадку у своего «Т». Это, возможно, было сделано лихо, но противоречило правилам. Ох, и досталось же мне за нарушение инструкции от командира эскадрильи!... Он наложил на меня серьёзное взыскание — отстранил на несколько дней от учебных полётов. До чего же тяжело было стоять с флажками на старте и смотреть, как летают другие! Это был для меня первый предметный урок порядка и дисциплины.

Качинскую школу я закончил отлично и получил звание лётчика-истребителя. Меня хотели оставить в школе инструктором. Но я упрямо стремился пойти в строевую часть, где мог воспринять от опытных пилотов всё лучшее и стать настоящим истребителем.

Какими качествами должен обладать лётчик-истребитель? Что он должен развивать в себе? Я искал ответа на эти вопросы, изучая лётную жизнь лучших русских авиаторов. Только записным книжкам, которые я завёл в те годы, я доверял свои заветные мысли. Образ Чкалова отвечал моим мечтам: это был лётчик с широким творческим кругозором. Мне по душе пришлись его слова о лётчике-истребителе:

— Я должен быть всегда готов к будущим боям, — говорил Валерий Павлович, — и к тому, чтобы только самому сбивать неприятеля, а не быть сбитым. Для этого нужно себя натренировать и закалить в себе уверенность, что я буду победителем. Победителем будет только тот, кто с уверенностью идёт в бой. Я признаю только такого бойца бойцом, который, несмотря на верную смерть, для спасения других людей пожертвует своей жизнью. И если нужно будет Союзу, то я в любой момент могу это сделать...

Да, именно так! В любую минуту, если это потребуется нашей Родине, народу, партии, советский воздушный воин должен отдать за них жизнь, пойти на сокрушающий врага бой.

Настоящему лётчику-истребителю никогда нельзя полагаться на слепой случай или удачу. Риск, интуиция, точный расчёт, отличное, я бы сказал — безукоризненное владение техникой, умение взять от неё все её боевые возможности — необходимые составные части искусства лётчика-истребителя.

Чкалов много и упорно работал над тем, как повысить манёвренность самолёта, как «снять» с него те качества, которые нужны для воздушного боя. Фигуры высшего пилотажа, которыми Чкалов так виртуозно владел, не были самоцелью. Они служили лётчику для выработки определённого, неизвестного противнику стиля боя, создавали преимущество над врагом.

Стараясь найти ответы на занимавшие меня — тогда ещё совсем молодого истребителя — вопросы, я обращался к запискам и заметкам русского пилота Петра Нестерова. Основоположник высшего пилотажа, он совершил первый в мире воздушный таран. Я знакомился с работами по тактике воздушного боя, которые оставил Евграф Крутень — русский лётчик большой храбрости и высокого воинского мастерства.

В меру сил и возможностей я старался изучать опыт воздушных боёв первой мировой войны, сопоставлять причины побед, достигнутых одними лётчиками, и поражений, понесённых другими. Хотя лучшие «асы» первой мировой войны летали на иных самолётах, нежели те, которые вручила теперь нам, советским лётчикам, наша страна, хотя вместо мощных пулемётов во многих воздушных боях первой мировой войны пилоты употребляли обычные карабины, несмотря на другие отличия авиационной техники конца тридцатых годов от той техники, с которой ещё только народившиеся воздушные силы вели борьбу в прошлой войне, — всё же в боевом опыте лётчиков того времени можно было найти много полезного для размышлений.

Помнится, однажды моё внимание привлёк рассказ одного лётчика, описывавшего свою схватку с противником. «План боя, — писал этот лётчик, — был решён в одну секунду». Я подчёркиваю слова: **«план боя»**.

Стало быть, воздушный бой, который длится считанные секунды, должен иметь свой план. Многое в искусстве лётчика-истребителя определяется тем, чтобы суметь в какие-то доли секунды продумать этот план и решить его в свою пользу.

Однако в учебных боях я увидел, что план боя может решаться мгновенно лишь при хорошей, всесторонней подготовке на земле, заблаговременном продумывании всех вариантов действий в воздухе.

Несомненно, что для этого нужно и безупречное владение техникой, доведённое до своей наивысшей точки, когда управление машиной в ряде случаев происходит автоматически, когда внимание лётчика не отвлекается ни на что другое, кроме как на наблюдение за противником, его манёвром. Знание техники и тактики для хорошего лётчика-истребителя само собой разумеющаяся вещь.

Разумеется, в воздушном бою, так же как и в бою на земле, участвуют не только чисто военные факторы, но и факторы нравственного, морального порядка. Влияние этой нравственной силы огромно. Я, как и многие наши лётчики, испытал это в первые же дни войны. Мы встретились в воздухе с сильным и коварным противником, который, используя момент внезапности, бросил против нас всю свою авиационную мощь. Нам пришлось вступить в неравные бои. Именно в эти первые горькие дни войны моральное превосходство советских лётчиков помогло нам выдержать страшный напор врага.

Итак, преданность Родине, воля к победе, основанная на правоте своего дела, доскональное знание техники и тактики, прочная физическая закалка, здравое умелое сочетание теории с практикой, риска с расчётом, храбрости и осмотрительности — вот те необходимые качества, которыми должен обладать советский лётчик-истребитель. Так подсказывала мне совесть, таким я старался стать, вступая после лётной школы на новый для меня путь службы в строевой истребительной части.

Присматриваясь к полётам своих товарищей, думая о Чкалове, летая, ведя учебные воздушные бои, я постепенно вырабатывал некоторые «свои» взгляды на борьбу в воздухе. У старых, более опытных лётчиков я перенял весьма полезную для каждого воздушного воина привычку, которая сохранилась и по сей день. Я имею в виду строгий анализ каждого полёта, своего рода раскладывание его на составные элементы, тщательный поиск допущенных ошибок, а при успехе — зёрна победы.

В авиации существует своя методика боя, очень точная и ясная. Нужно хорошо освоить эту методику, чтобы найти то, что ни в какие инструкции не укладывается, найти что-то новое. И я завёл альбом своих полётов. Фигуры высшего пилотажа я расчленил на чертежах, строил расчёты, как бы отображая и дополняя на бумаге то, что я совершал в воздухе. Высший пилотаж не может быть самоцелью для лётчика. Его красота и ценность не только во внешне блестящем выполнении фигур. Каждая фигура — даже самая простейшая — это манёвр в будущем воздушном бою. Рисуя схемы, рассчитывая их, лётчик как бы воспроизводит картину и расчёты какого-либо из своих будущих воздушных боёв. Помог ли мне этот альбом? Да, конечно! И сейчас, когда прошло немало лет с тех пор, как в него был занесён первый чертёжик, первый расчёт, сделанный ещё, может быть, по-школьнически, этот альбом дорог и близок мне, он сослужил немалую службу.

\* \* \*

Моими первыми товарищами в истребительной эскадрилье, в которую я прибыл из летней школы, были Панкратов, Миронов и Соколов. Я приехал с Качи ещё с петлицами авиационного техника на гимнастёрке и, разумеется, для этих старых лётчиков-истребителей был как бы «чужой птицей». Они присматривались ко мне: «Что это за лётчик-техник»? Вскоре мы начали летать строем, слетались и — сдружились.

Воздух роднит лётчиков. Я близко сошёлся с Соколовым. Он прекрасно пилотировал. У него я учился искусству высшего пилотажа. Это был уверенный, но горячий и резкий человек. Таким он был на земле и таким же, что особенно важно, в воздухе. В учебном бою трудно было предугадать, какой манёвр он сейчас применит. Атаки Соколова отличались резкостью и стремительностью. Он как бы одним ударом разил «противника».

В те первые после школы лётные дни в строевой эскадрилье резкость манёвра в воздухе была для меня новым понятием в высшем пилотаже. Соколов умел плавно вести самолёт, но в решающий момент учебного боя он мгновенно и резко бросался на «противника», «сбивая» его одним, молниеносным ударом. Изучая его манеру полёта, я пришёл к выводу: резкости удара способствует быстрая реакция Соколова, опережающая реакцию лётчика, с которым он ведёт учебный бой. Как же «обогнать» Соколова, как противопоставить его резкому манёвру свой, ещё более резкий, ещё более стремительный манёвр? Как добиться того, чтобы не Соколов тебя, а ты его успеваешь поймать в прицел в этот момент, когда его рефлекторные способности парализованы только что совершённым физически трудным, так называемым «перегрузочным» манёвром?

Я начал тренироваться в высшем пилотаже, чтобы выработать в себе это новое качество резкого удара при атаке. Организм постепенно втягивался, привыкал к перегрузкам. В дальней от аэродрома зоне удалось освоить и некоторые новые фигуры высшего пилотажа. Отрабатывались они мною без «шума» — хотелось сначала проверить свои манёвры, проделанные пока в мыслях и на бумаге, а потом уже устроить Соколову своеобразный сюрприз.

Наконец, настал день, когда я решил вызвать его на учебный воздушный бой. Предложение принято. Но перед самым стартом меня взяло сомнение: вдруг я проиграю бой? Стартёр взмахнул флажком: взлёт! Отступать было поздно. Я дал газ и поднялся в воздух.

«Бились» мы долго и упорно. Но преимущества пока что не было ни на стороне Соколова, ни на моей. Одно радовало: «противник», тот самый, который не так давно довольно быстро справлялся со мною, сейчас, несмотря на всю свою энергию, успеха не имеет. Это, конечно, было уже реальным, осязаемым достижением! Но разве для истребителя главное оборона? Истребитель создан для атаки, для наступления, для сокрушающего удара. Только для этого создан самолёт-истребитель, только к этому готовится его хозяин — лётчик-истребитель.

Собрав весь запас сил, я сделал самый резкий, на какой только был способен, манёвр и

зашёл в хвост машине Соколова. Он вывернулся. Ещё такой же резкий, стремительный манёвр. Победа!

После посадки Соколов одобрительно сказал:

— Драться ты будешь...

Вечером, после разбора полётов, Соколов ещё раз вернулся к этому.

— Ты правильно делаешь, — заметил он, — что много занимаешься. Самый верный и надёжный путь для того, чтобы стать хорошим истребителем. Стремись быть лучшим, люби своё дело, учись, работай.

Я думал также. Ведь успехов в своей профессии, какой бы она ни была, можно добиться лишь горячо полюбив её, настойчиво отыскивая то новое, которое бы ещё более поднимало её значение. Мне хотелось стать таким истребителем, который бы мог выйти победителем из воздушного боя с любым противником. В учебных полётах я морально не мог переносить, когда вдруг какой-нибудь самолёт заходил в хвост моей машине. Появлялась какая-то злость, я забывал, что «дерусь» со своим же товарищем, и, разворачиваясь, упрямо шёл на него мотором.

— Это ты оставь, — предупредил меня Соколов. — Вот будем сражаться с настоящим врагом, тогда пожалуйста, тарань сколько угодно...

Похвала приятеля обрадовала меня, но и в то же время заставила ещё больше заняться совершенствованием. Пилотировал я неплохо, но в воздушном бою этого было далеко недостаточно. Ключ к победе — в сочетании манёвра с огнём. А с огнём у меня в то время было слабовато. Тренировочные стрельбы по конусам не удавались. Две-три пробоины в конусе мало устраивали. Не таким должен быть настоящий, убийственный огонь истребителя.

Почему же так плохо обстоит дело со стрельбой по конусу? Я засел за расчёты. Пригодились давние занятия в Новосибирске в вечернем рабочем институте. Оки помогли мне с математической точностью определить ту дистанцию, с которой следовало открывать огонь. Своими расчётами я старался найти правильное исходное положение для атаки в упор.

В ближайший лётный день я испытал свои расчёты на практике. Секрет состоял в том, что, найдя определённый угол подхода к конусу, я атаковывал его, нажимая на гашетки пулемётов в тот момент, когда по старой, установившейся практике уже давно бы следовало отваливать в сторону. Для меня, молодого лётчика, это было большим риском — при малейшей неточности вместо конуса я мог всю пулёмётную очередь всадить в самолёт-буксировщик.

Когда, закончив стрельбу, мы приземлились, лётчик, буксировавший конус, возмущённо сказал:

— Что ты так прижимался? Ведь эдак и убить можно...

Но меня ни разу не подвели ни глаз, ни рука. Я научился стрелять точно, с короткой дистанции. Стрельба с таких дистанций полностью соответствовала понятию о ближнем воздушном бое, мастерски владеть искусством которого, несомненно, должен каждый истребитель.

Шли дни и месяцы. Зарницы военных гроз уже поблёскивали у советских границ. Кое-кто из соседей-лётчиков побывал на Халхин-Голе. Отвоевали с белофиннами и вернулись с Карельского перешейка другие пилоты-истребители.

Немецкие танки раздавили Польшу, вторглись на Балканы. Немецкие парашютисты опустились в Норвегии, Голландии и на Крите. Немцы вошли в Париж. Над Англией шла воздушная война. Гитлеровцы захлёстывали потоками своих полчищ почти всю Европу. Зарубежные «нейтральные» военные специалисты восхищались «непобедимостью» германских танковых армий, германских воздушных флотов, утверждая, что нет в мире силы, которая могла бы противостоять им.

С весны сорок первого года наша часть стояла на границе у Прута. И вот однажды на рассвете раздалась команда:

— В воздух!

Это было 22 июня...

## 2. Первые воздушные бои

Настал час, когда от каждого советского лётчика потребовалось, чтобы он в жестоких боях с вероломно напавшим врагом доказал свою преданность Родине.

Моё звено сразу же получило задание — сопровождать группу бомбардировщиков, летевших за Прут.

Под крыльями машин блеснула пограничная река. Вот и цель. Ведущий самолёт подал сигнал, штурманы отбомбились, и мы повернули к своему аэродрому.

Я был даже несколько разочарован таким исходом первого боевого вылета. Ни одной встречи с противником! Весь полёт я находился в напряжённом состоянии: глаза мои искали вражеские самолёты. Но воздух на нашем маршруте был чист. Вражеские истребители не оказали нам противодействия.

Второй день войны был для меня более удачным. В паре с лётчиком Семёновым я полетел на разведку под Яссы — там находился немецкий аэродром. На подходе к Яссам мы встретили пять «мессершмиттов», идущих встречным курсом: три внизу и два вверху. До сих пор я знал германские машины только по силуэтам и схемам. Сейчас предо мною были живые немцы, они также заметили нас. Условным покачиванием крыльев я дал знать Семёнову: иду в атаку! Я был молод, горяч и ни одной секунды не колебался в принятом решении. Их было пятеро, а нас двое. Разве это могло остановить советских лётчиков? Никогда!

Летал я тогда на «миге». Это была выносливая машина. На больших высотах она вела себя отлично: её скорость и манёвренность возрастали. Помню, в эту первую реальную встречу с противником меня охватило спокойствие, мысль работала быстро и напряжённо. Я ещё раз оценил обстановку: три «мессера» внизу и два вверху. План боя был решён мгновенно. Семёнов должен был — об этом мы договорились на земле — прикрывать меня. Набирая высоту, я встретился лоб в лоб с тройкой немцев, шедших в нижнем ярусе. Жёлтый, с резко обрубленными крыльями самолёт взмыл перед самым носом моего «мига». Я сделал разворот и оказался у него в хвосте.

Но в этот момент один из «мессеров» верхнего яруса стал заходить мне в хвост. Белые трассы пуль прошли совсем рядом. Резким рывком, до полного потемнения в глазах, я рванул машину вверх, и немец остался в стороне. Он не смог сделать такой резкий манёвр.

Осмотревшись, я увидел, что мой ведомый выходит из боя. Как позже выяснилось, у него сдал мотор. Пикируя, я свалился на ближайшего «мессера» и с очень близкой дистанции дал очередь. Вспыхнув, он рухнул вниз. Я проводил его взглядом, и это едва не стоило мне жизни. Ещё один немец подобрался ко мне сзади. Резкие удары вражеских снарядов разворотили левую плоскость и бак. Машина перевернулась. Вернув её в нормальное положение, я попробовал драться ещё. Но положение было незавидное — самолёт плохо слушался управления. Надо было выходить из боя. Я скользнул вниз, прижался к земле и, чувствуя, как машина теряет устойчивость, потянул на свой аэродром.

Сел я, как обычно, зарулил по всем правилам и, выключив мотор, откинулся на бронированную спинку сиденья. Страшно хотелось пить. К моему «мигу» бежали лётчики. И Семёнов бежал, в шёлковом подшлемнике, возбуждённый.

— Тебя ведь зажгли! — закричал он.

Он прилетел раньше и сказал, что видел, как я, подбитый, камнем пошёл к земле. Товарищи окружили меня. Всех интересовало: как это было! И как водится у лётчиков, я движением рук обрисовал воздушную обстановку, удар по хвосту «мессершмитта» и скольжение на крыло.

Это был мой первый немец. Первый, которого я уничтожил. Мне хотелось остаться одному и как-то разобраться в чувствах.

В этот день и у других лётчиков были победы: наша часть открыла свой боевой счёт!

Мы радовались успеху. Первые воздушные бои убедили нас, что немца можно бить. Успешно били его и на других участках фронта. По радио, в газетах, прочитанных между вылетами, мы встречали имена знакомых лётчиков, которые отличались в воздушных боях. Нас радовало, что все, и кого мы знали близко, и кого совсем не знали, встречаясь с численно превосходящими силами противника, никогда не отступали перед врагом, вступали в неравный бой, и, черпая силы и уверенность в правоте нашего дела, добивались победы; самоотверженно, не щадя себя, жгли вражеские самолёты, уничтожали противника. Радовало нас это потому, что ярко и убедительно говорило о моральном превосходстве наших воинов, о высоком моральном духе советских людей, грудью вставших на защиту своего социалистического Отечества, смело вступивших в яростную, ожесточённую борьбу с врагом.

Тяжёлое время переживала в те дни наша авиация. Гитлеровцы подняли в воздух и направили на нашу страну почти все свои воздушные флоты — тысячи и тысячи самолётов. Многочисленные эскадры вражеских бомбардировщиков бороздили небо, скидывая бомбы на наши войска, города, железные дороги, на мирное население. Они действовали в глубокой зоне — триста, четыреста, местами пятьсот километров от линии фронта. Немецкие истребители стаями ходили над нашими войсками и аэродромами, пытаясь навсегда утвердить за собой достигнутое в результате внезапного и вероломного нападения временное, численное превосходство в воздухе.

Советским лётчикам нужно было отражать налёты германских бомбардировщиков, уничтожать немецкую истребительную авиацию, вести воздушную разведку и, содействуя своим наземным войскам, наносить удары по вражеским танковым колоннам.

Положение усугублялось ещё и тем, что каждый самолёт, находящийся в строю, был в то время особенно дорог. Мы знали: пополнять самолётный парк сейчас очень трудно. Многие заводы и предприятия нашей авиационной промышленности встали на колёса. Уходя из-под удара, они перекочёвывали в глубинные районы страны. Нужно было время, чтобы освоить на новых местах сложный процесс производства самолётов, выдать и доставить на фронт новую продукцию. Время! Это время наши лётчики, как и все другие воины Советской Армии, добывали в ожесточённых схватках с врагом, порою ценою собственной жизни сдерживая, изматывая, обескровливая противника.

Откуда мы, советские воины, черпали силы для этих неравных боёв и сражений? В чём лежали истоки наших побед? Тот, кто был на фронте третьего июля сорок первого года, хорошо знает и помнит этот день. В этот день, впервые после начала войны Сталин говорил с советским народом. Он говорил, как близкий друг и товарищ, как вождь и полководец, как отец обращаясь к каждому советскому человеку, где бы тот ни находился — на севере или юге, в Москве или на Дальнем Востоке. В душу каждого из нас глубоко запало сказанное в тот день товарищем Сталиным о том, что нужно для ликвидации опасности, нависшей над нашей Родиной, какие меры надо принять для того, чтобы разгромить врага.

Понять всю глубину опасности, угрожающей нашей стране... Отрешиться от благодушия и беспечности, от настроений мирного времени... Мобилизовать себя и перестроить всю свою работу на новый, военный лад, не знающий пощады врагу...

Не знать страха в борьбе... Отстаивать каждую пядь советской земли... Проявлять смелость, смётку и инициативу, свойственные нашему народу... До последней капли крови сражаться за наши города и сёла...

Наши силы неисчислимы... Наше дело правое! Враг будет разбит, мы должны победить!

Призывы партии, призывы Сталина взволновали всех советских людей, всех советских воинов. Какой подъём царил на нашем полевом аэродроме после выступления товарища Сталина! Каждый лётчик, механик, офицер штаба ревностным исполнением своего воинского долга стремился принести наибольшую пользу общему делу советского народа — непримиримой, самоотверженной борьбы с врагом. Многие пилоты, уходя в бой, брали с собой портреты товарища Сталина. Маленькая фотография Иосифа Виссарионовича была



установлена и на приборной доске в кабине моего самолёта.

Боевые вылеты следовали один за другим.

Большинство из них приносило успех, но были и такие, после которых в душе оставался горький осадок понесённой неудачи. Разные бывали тому причины. Но одна из них порою давала знать о себе с особенной силой. У наших лётчиков в то время ещё не было боевых навыков, а в некоторых случаях и умения использовать все возможности доверенной им техники. Ведь против нас выступала авиация, прошедшая школу боевых действий на Западе в тридцать девятом-сороковом годах. И хотя бои там, на Западе, характеризовались весьма своеобразной обстановкой, в которой немецкие «асы» редко встречали настоящее сопротивление, всё же они накопили известный боевой опыт. Он дополнял численное превосходство врага в силах, затруднял нам борьбу с изворотливым и коварным противником.

Никто не может упрекнуть наших лётчиков в отсутствии смелости, храбрости, отваги, подлинного героизма, который показывали они в первых воздушных боях с врагом. История Отечественной войны навсегда сохранит в памяти советского народа имена тех лётчиков, которые, не задумываясь ни на секунду, самоотверженно устремлялись на врага, какой бы численности, силы он ни был, которые дрались с ним, ценой собственной жизни задерживая, уничтожая воздушного противника.

Где, в какой стране мог родиться такой приём атаки, как таран? Только у нас, в среде лётчиков, которые безгранично преданы своей Родине, которые ставили её честь, независимость и свободу превыше всего, превыше собственной жизни.

Таранные удары советских истребителей устрашали врага. Они, конечно, не были, как это пытались представить некоторые зарубежные авиационные специалисты, приёмом борьбы, продиктованным отчаянием. Таранный удар был оружием смелых, мастерски владевших самолётом советских лётчиков-истребителей. Мне в своей боевой практике не довелось ни разу таранить противника. Но кое-кто из однополчан прибегал к тарану, когда в воздушном бою с врагом у них иссякали боеприпасы. Таран требовал виртуозного владения машиной, исключительной выдержки, железных нервов, огромного душевного порыва. С особенным ожесточением, искусством и напористостью применяли его наши лётчики при защите Москвы от воздушных налётов противника. В то грозное для нашего государства время воздушный таран был законным и необходимым элементом в арсенале средств нашей борьбы.

Таранные удары и многие другие смелые приёмы отражения и уничтожения воздушного противника были гордостью советских лётчиков, как нельзя лучше характеризовали их упорство и волю к победе. Но вместе с тем боевая жизнь настойчиво требовала от нас творчества, энергичного поиска новых, более совершенных форм борьбы, выработки такой тактики действий в воздухе, которая бы, с одной стороны, если не совсем исключала потери — на войне это, конечно, невозможно, — то сводила их к минимуму, а, с другой, — давала бы возможность наносить противнику наибольший ущерб.

"Смелость и отвага, — в своё время указывал лётчикам товарищ Сталин, — это только одна сторона героизма. Другая сторона — не менее важная — это умение. Смелость, говорят, города берёт. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Вдумываясь в эти слова товарища Сталина, и сам я и многие другие наши лётчики старались понять и представить себе, что же требуется от нас теперь, в новой обстановке, в боях, когда страна перестроилась на военный лад. Присматриваясь к окружающему, можно было увидеть, что не всегда и не везде боевая работа организовывалась так, как диктовали условия войны. А прямым следствием этого были порой ничем не оправданные потери и совсем не тот эффект, который мог быть достигнут в боевом вылете.

Помнится, одно время мы располагались на одном аэродроме с бомбардировщиками. Наши соседи довольно часто летали самостоятельно, без сопровождения истребителей. Между тем, в столь сложной воздушной обстановке, которая характеризовала первый период

войны, такой метод действий грозил весьма опасными последствиями.

— Почему вы не организуете сопровождения истребителями? — спросил командира бомбардировщиков заехавший на аэродром старший авиационный начальник.

— Я считаю это излишним, — с некоторым оттенком показной лихости доложил тот. — Мы летаем в плотном строю и хорошо обеспечиваем самооборону...

Мне довелось присутствовать при дальнейшем разговоре. Командир бомбардировщиков горячо доказывал, что при большой плотности строя и организации зоркого наблюдения за воздухом потери бомбардировщиков исключаются.

Чувствовалось, что у этого молодого авиационного командира отсутствовал критический подход к обстановке. Он отстаивал, по сути дела, уже отжившую точку зрения. Когда-то можно было один лишь плотный строй бомбардировщиков противопоставлять манёвру истребителей противника, истребителей малоскоростных и слабо вооружённых. Но теперь, как справедливо указал ему старший авиационный начальник, необходимо было быстро пересмотреть многие элементы воздушной тактики.

Враг располагал большим количеством скоростных машин с мощным пушечным вооружением. Это позволяло ему производить мгновенную атаку по плотному строю бомбардировщиков, открывать огонь с больших дистанций, чем прежде, когда имелись только одни пулемёты. В таких условиях, естественно, одной пассивной обороны бомбардировщиков было недостаточно. Как для них, так и для других видов авиации вставал вопрос о том, что понятие «боевой строй» следовало заменить более широким и верным понятием «боевого порядка», который обеспечивал бы не только оборону, но и наступательные действия, обеспечивал бы ведение воздушного боя в тесном взаимодействии всех видов авиации.

Выработка новых соответствующих обстановке боевых порядков истребителей, бомбардировщиков и штурмовиков была сложным процессом. Кое-где, да и в нашей части, он порою наталкивался на внутреннее сопротивление тех лётчиков, которые, не успев разобраться в новых условиях, предпочитали придерживаться старых взглядов на тактику воздушного боя. Кое-кто, непродуманно обращаясь к опыту войн — в Испании, в Китае, — пытался возвести их чуть ли не в закон. В частности, помнится, на нашем аэродроме довольно широко дебатировался вопрос о самой природе воздушного боя. Нельзя было не считаться с тем, что по своему характеру от индивидуальных схваток он всё больше и больше переходит к групповым столкновениям, но люди, о которых идёт речь, по сути дела отрицали возможность организованного, управляемого группового воздушного боя.

— Да, мы допускаем возможность первой атаки, производимой большой группой самолётов, — говорили они. — Но после этого бой обязательно примет форму отдельных схваток, разобьётся на отдельные очаги, где каждый лётчик станет действовать самостоятельно.

Дебаты и споры возникали у нас обычно по вечерам, когда после боевого дня эскадрилья располагалась на отдых. Лёжа где-нибудь на сеновале или под копной только что сжатого хлеба, мы горячо обсуждали проведённые за день бои, старались доискаться правильных выводов. Греха таить нечего: приученные в дни мирной учёбы к несколько иным принципам боя, мы действовали порою совсем не так, как требовала обстановка. Случалось, что при появлении противника вся группа сразу бросалась в бой, стремясь как можно скорее образовать круг в одной плоскости. Всё сводилось к тому, чтобы защитить хвост впереди идущего самолёта, и бой сразу принимал оборонительный характер. А мы, связанные «кругом», не могли свободно маневрировать, направлять и концентрировать силу своих ударов.

Анализ таких боёв подсказывал: нужно буквально математически рассчитывать весь бой, заранее уславливаясь о манёвре, драться в воздухе продуманно. Принцип, которого кое-кто придерживался, что если схватка с противником закончилась успешно, то значит и «виражи были правильные», — был, конечно, глубоко ошибочным. Особенно убедил меня в этом один вылет в конце лета сорок первого года.

Надо сказать, что в первые месяцы войны на мою долю выпало не так уж много воздушных боёв. Больше всего приходилось летать на разведку.

Однажды утром вместе с лётчиком Степаном Комлевым мы вылетели в Запорожскую степь. Настроение было злое — хотелось со всей силой обрушиться на немцев. Но мы сдерживали себя: разведка была очень нужна для командования.

Идя над дорогой, мы обнаружили танки и автомашины. Они двигались к фронту. Нужно предупредить командование о грозящей опасности. Но в этот момент на нас сваливается группа «мессеров». Раздумывать некогда. Я знаю, что Комлев повторит все мои движения. И мы разом налетаем на немцев, с ходу рвём их строй. Наша атака ошеломляет противника. Это самый острый психологический момент. Нужно подавить врага внезапностью, высокой активностью.

Первый тур борьбы выигран. Строй «мессеров» прорван. Но их много, а нас только двое. К тому же мы бьёмся на малых высотах: все преимущества — и в количестве и в скорости — на стороне врагов. Уйти невозможно: сразу заклюют. Остаётся одно: пустить в ход всю свою напористость, всю дерзость. Почти одновременно мы с Комлевым атакуем ближайший к нам немецкий самолёт. Из атаки я выхожу горкой. Оглядываюсь и вижу удаляющегося Комлева. Его машина повреждена. Я остаюсь один. Два немца атакуют меня.

Если бы я хоть на мгновение растерялся, стал медлить, раздумывать — всё было бы кончено. Позже, на земле, восстанавливая в памяти свои действия, в этот момент я удивлялся их целесообразности. Именно так, а не иначе нужно было маневрировать. Я вырвался из клешей «мессеров» одним из тех резких манёвров, который потом вошёл в практику многих лётчиков. Это была восходящая спираль. Резко «переломив» машину, я задрал её нос к небу и, энергично действуя управлением, оказался выше заходившего мне в хвост «мессершмитта». Теперь на моей стороне было преимущество: я знал, что немецкому лётчику трудно также резко «переломить» свою машину.

Манёвр удался! Но борьба на этом ещё не кончилась. Надо было прикрыть выход из боя подбитого Комлева, которого уже пытались настичь два «мессера». Пикированием сверху быстро нагоняю их. Один успел уйти из-под моей трассы, а второй уже больше никогда не поднимется в воздух! Не успел я осмотреться, что делается сзади, как дробно застучали по машине снаряды противника. Увернувшись, услышал, как мотор вдруг стал захлёбываться. Потом он сразу затих, и земля стала надвигаться с катастрофической быстротой. Немцы, видя мою беспомощность, стали заходить в атаку один за другим, как на полигоне!

Увидев новые трассы и услышав стук пуль о бронеспинку, бросаю машину вниз, резко со скольжением. У самой земли немцы всё-таки перебили управление. Я не успел снять лётные очки. Самолёт, словно живое существо, потерял последние силы и, выдыхаясь, тяжело коснулся земли. От удара о землю я на какое-то мгновение потерял сознание. Все мои силы — физические и нравственные, напряжённые до предела, вдруг разом иссякли.

Потом я пришёл в себя. Лицо было залито кровью, один глаз распух. Это больше всего испугало и встревожило меня: глаза — главное оружие лётчика.

Одно несколько утешало: бой был проведён недурно. Хотелось разобраться в нём. Почему немцы, несмотря на своё численное превосходство, имея скоростные истребители, не сумели одержать победы над одним советским лётчиком? Что это: случайность, слепая удача?

Или же в основе здесь лежит что-то другое? Лёжа под крылом уткнувшегося в землю самолёта, я долго размышлял о всех деталях воздушного боя. И значительно позже, когда в другой, более спокойной обстановке я стремился осмыслить всё происшедшее, как-то само собою напрашивался решающий вывод — нужно смелее драться на вертикалях, применять вертикальный манёвр.

Было бы, конечно, не только нескромно, но и неправильно говорить, что мысль о вертикальном манёвре впервые зародилась только у меня, и только после описанного боя. К этой же мысли в разное время, в разной обстановке приходили многие советские лётчики. И

это было совершенно естественно. То, что переживали и продумывали мы, на южном участке фронта, было созвучно переживаниям пилотов, самоотверженно защищавших от воздушного противника и Ленинград и Заполярье, дравшихся с немцами в небе Москвы, Одессы, Севастополя, Киева. Каждый творчески настроенный лётчик, на каком бы фронте он ни был, искал новые тактические приёмы боя, готовил себя к появлению более совершенных самолётов. Целая серия таких новых тактических приёмов могла родиться (и это подтвердилось в дальнейшем) на принципе вертикального манёвра, т. е. перенесения центра воздушного боя из горизонтальной плоскости в вертикальную. Драться надо было не только на виражах, но и главным образом на крутых восходящих и нисходящих фигурах высшего пилотажа.

Манёвр на вертикалях в дальнейшем ходе войны претерпел большие изменения. Он обрастал новыми деталями, уточнялся и развивался боевой практикой. Лётчики-истребители как бы коллективно дорисовывали в воздушных боях манёвр на вертикалях, вычерчивая своими крыльями кривые резких фигур. Ещё в мирное время мы учились вести бой на вертикалях. Но то были вертикальные манёвры одного самолёта, а не группы. Война потребовала построения в вертикальной плоскости боевого порядка целой группы самолётов. Рост скоростей, повышенные лётно-тактические данные самолётов открыли новые, широкие возможности в манёвре. Лётчики-истребители с творческой жилкой искали и находили в боях эти новые черты манёвра, обеспечившие им победу над врагом.

Боевая вертикаль, если взять её в широком понятии, органически вошла во всю нашу наступательную тактику. Этому учил опыт первых воздушных сражений. Хотя на первом этапе войны мы вынуждены были часто обороняться против превосходящих сил врага, наша оборона была активной. Часто мы, истребители, занимались штурмовкой немецких колонн, рвущихся на восток, и в эти моменты приходилось вести воздушные бои в невыгодной тактической обстановке. Тогда оправдывал себя и горизонтальный манёвр, бой на виражах, который обеспечивал выполнение удара по вражеским наземным войскам...

Обороняясь, мы контратаковали немцев. Наступательный дух советского лётчика находил своё выражение в более смелом применении вертикального манёвра. И чем дальше, тем глубже внедрялась в сознание и действия наших лётчиков новая тактика боя на вертикалях.

Анализируя бой в Запорожской степи, я понял, какую большую службу сослужила мне восходящая спираль. Этот манёвр оказался единственной, или почти единственной возможностью лишить противника удобной, позиции для атаки. Позже я отшлифовал его, широко применяя боевую вертикаль. Но существовали ещё и другие добавочные факторы, влиявшие на исход моего поединка с группой немецких истребителей. Это — чувство уверенности в победе, то моральное превосходство, которые сопутствовали советским лётчикам в самые трудные месяцы борьбы. Немцы считали себя господами в воздухе: на их стороне было количество, они пытались подавить нас числом. Вся их тактика питалась численным превосходством, отсюда спесь и заносчивость немецкого лётчика.

\* \* \*

...Возвращаюсь к Запорожской степи. Самолёт упал недалеко от линии фронта. До самой ночи я находился возле своей машины. Осмотрел её и нашёл, что после небольшого ремонта она может снова воевать. Старуха-крестьянка промыла и перевязала мне глаз. Похоже было на то, что я ещё буду летать: боль в глазу утихла. Проходившие мимо меня командиры и бойцы предупредили, что противник проник в наш тыл. Кто-то сказал:

— Лётчик, бросай своего коня, давай пробиваться вместе.

Бросить своего «коня» я не мог. Это было моё оружие. Должно быть мой вид — раненого лётчика, сидящего в степи у подбитого самолёта, — чем-то тронул солдатские сердца. Один из командиров выделил в моё распоряжение сапёров.

Была тёмная ночь, тревожно озаряемая голубыми ракетами немцев. Самолёт лежал на

брюхе. Сапёры помогли мне подрывать землю под фюзеляжем, и я выпустил шасси. Мы подняли и прицепили самолёт к грузовой машине.

Ночь и день мы кружили по степи, искали слабое звено в немецких клещах. Были моменты, когда машина с раненым самолётом усложняла и без того тяжёлую обстановку. Но хотелось во что бы то ни стало спасти самолёт, явиться с ним в свою часть. Ночью мы прорвали одно вражеское кольцо, но впереди всё ещё были немцы. День мы провели в широкой балке, а с наступлением вечера, выслав вперёд разведку, тронулись в путь. Вся степь освещалась немецкими ракетами и пулемётными трассами. Меня вызвал пехотный командир и сказал:

— Лётчик! Покажи пример: поведи ударную группу прорыва.

Выдвинув вперёд бронемашину, вооружив бойцов гранатами, поставив в центре грузовик с самолётом, я повёл людей на прорыв. Нам удалось пробиться через немецкие заслоны.

Спустя неделю перевязанный, но в бодром настроении я появился на аэродроме. На меня смотрели с таким видом, точно я явился с того света. Друзья решили, что я погиб.

И я снова стал летать на разведку. Эта на первый взгляд для истребителя серенькая и скучная воздушная работа скоро увлекла меня. Воздушная разведка приучает лётчика к точности и ясности, к настойчивости и терпению, заставляет тщательно искать и хорошо видеть. Ведь иногда достаточно одного штриха, подмеченного лётчиком на земле, чтобы раскрыть замысел противника и свести на-нет большую оперативную работу его командования и штабов.

Однажды меня вызвал генерал. Чувствуя, что предстоит важное задание, я захватил с собой планшет с навигационным снаряжением.

— Нужно установить, где находятся танки, — сказал генерал, подведя меня к своей карте.

Речь шла о группировке Клейста. Молча прикинув маршрут полёта в район разведки и подсчитав в уме расход горючего, я доложил, что к полёту готов. Смущала только погода. Генерал проследил за моим взглядом на синоптический бюллетень и подошёл к окну. На улице бушевала осенняя непогода. Всё было белым от снега, смешанного с туманом.

— Муть, — отрывисто сказал генерал.

Действительно, этот полёт на разведку оказался одним из самых тяжёлых. В снегопаде и тумане порою совершенно исчезал горизонт, грозило обледенение — особенно опасное на малой высоте. Я вёл машину по приборам. Несколько раз «прочесал» заданный район, до боли в глазах вглядываясь в припудренную снегом, мокрую землю. Но немецких танков нигде не было видно.

Поиск длился долго. Я чувствовал большую ответственность за полёт. Ведь в те дни далеко к северу, у стен Москвы решалась судьба первого этапа войны. Там, собрав в кулак всю свою волю, решимость и ненависть к врагу, советские люди стояли насмерть, защищая сердце нашей Родины. Каждый советский воин, где бы он ни находился, всем сердцем, помыслами был там, под Москвой, вместе с участниками исторического московского сражения. Воюя вдалеке от Москвы, каждый из нас считал своим долгом и честью сделать всё от него зависящее, чтобы облегчить борьбу наших войск под Москвой.

Задание — найти танки Клейста — понималось мною именно как моя, личная, лётчика Покрышкина помощь воинам, оборонявшим Москву. Найти танки Клейста в те дни означало проникнуть в оперативные замыслы командования большой группировки противника. Это логично связывалось с понятием о нашем контрударе в южном секторе фронта.

Летя в снегопаде и тумане, я упорно искал и искал немецкие танки. Стрелки бортовых часов неумолимо отсчитывали время. Скоро должен был кончиться бензин. Возвращаться?

Но вот, пристально вглядевшись в землю, я увидел нечто похожее на след гусениц. Промелькнула какая-то одиночная машина. И опять ничего. Немцы, конечно, слышали шум мотора советской машины, разрезавшей туман и снегопад, но ни единым выстрелом не выдавали своего присутствия.

Наконец, я нашёл их! В логу, в кустарниках, укрывшись за стогами сена, чернели квадратные коробки немецких танков. Группировка Клейста была обнаружена!

Вскоре наши войска совершили контрманёвр и со всей силой обрушились на врага. Началась наступательная операция, в результате которой нашими войсками был взят Ростов.

### 3. Рождение нового манёвра

С огромной непередаваемой радостью восприняли лётчики нашей части весть о том, что под Москвой наши войска одержали выдающуюся победу, что огромные полчища врага разбиты, а остатки их, усыпая снега Подмоскovie трупам и техникой, бегут на запад.

Мы кричали «ура», пели, обнимались друг с другом. Пилотам дежурной эскадрильи нельзя было выходить из кабин самолётов — возле них собрались почти все свободные лётчики и техники. Возник короткий митинг. Мы говорили о великом значении московской битвы, о прозорливом, гениальном руководстве товарища Сталина, о том, что «миф» о непобедимости германских армий и воздушных флотов теперь развеян. Победа под Москвой была праздником на всём гигантском фронте борьбы с гитлеровцами, торжеством всех советских людей.

Но все мы отчётливо понимали, что предстоят ещё жестокие сражения. Готовиться к ним — задача всех воинов Советской Армии. Эта готовность, разумеется, включала в себя и доскональное знание тактики противника, тенденции её дальнейшего развития.

Мне посчастливилось. До сих пор я встречался с «мессершмиттами» только в бою, но вот однажды генерал повёл меня к захваченным у врага трофейным самолётам и предложил:

— Попробуй их в воздухе.

«Мессершмитты» были отданы в моё полное распоряжение. К трофейным немецким машинам меня влекло не простое любопытство. Это был своего рода живой противник, которого нужно было исследовать со всей тщательностью. Лётчики порою узнают достоинства и отрицательные качества самолётов лишь только наблюдая за их эволюциями в воздухе. Это как бы знакомство издали. Примерно так и я был знаком с «мессером», видя его до сих пор в прицеле или же выворачиваясь из-под его трасс. Теперь представлялась возможность во всех деталях, вплоть до каждого шпльнта рассмотреть немецкую машину на земле, а затем испытать её характер и в воздухе.

Машина, которую я выбрал, была серийным экземпляром «мессершмитта-109». В последующем немецкие конструкторы неоднократно модернизировали этот самолёт. Каждая модернизация фиксировалась путём добавления к названию типа машины какой-нибудь буквы или цифры. В последующих боях мне пришлось не раз сталкиваться с «мессершмиттами-109-ф, потом 109-г потом 109-Г-2, и, наконец 109-Г-4».

Всё это были варианты основной машины и отличались от неё лишь некоторыми деталями, дающими возможность увеличить скорость, либо изменить время выполнения фигур высшего пилотажа. Кроме того, модернизация касалась усиления брони, увеличения вооружения самолёта и других элементов, безусловно, имеющих значение в воздушном бою. В конце концов мессеры, как и другие немецкие самолёты всех серий, марок и типов, оказались битыми нашими советскими лётчиками, летавшими на прекрасных отечественных машинах.

Кстати, раз уж речь зашла о немецком самолётном парке, стоит упомянуть о том, что в нём, как в зеркале, отражалась порочная немецко-фашистская идея «молниеносной» войны. Рассчитывая на быструю победу над Советской Армией, немцы оснастили свои воздушные флоты самолётами и моторами, мало приспособленными к различным климатическим условиям, которые имеются в нашей стране. Это, например, сказалось на такой машине, как Хейнкель-113. В немецкой печати этот истребитель кичливо провозглашался «королём воздуха». Наши же техники и лётчики прозвали его «самоваром». Конструкция мотора этого самолёта была такой, что при понижении окружающей температуры его охлаждающая система отказывалась, мотор начинал парить, заклинивался и немецкому пилоту приходилось

тотчас же итти на вынужденную посадку. Другой пример. Когда наши войска захватили немецкий аэродром, прибывшие туда для осмотра трофеев техники обратили внимание на довольно странную вещь. К моторам некоторых немецких самолётов на металлических тросах были подвязаны камни. Для чего? Взятый в плен немец-механик объяснил: так они подогревали моторы перед запуском. Камни сначала накалялись на кострах, а затем подвешивались к самолётам.

Но не это было главным просчётом немцев в области авиации. Ведь в их самолётном парке, как оказалось, за всё время войны не появилось ни одной новой конструкции. Почему? Да потому, что, несмотря на наличие в руках врага добрых полутора сотен самолётов моторостроительных заводов, расположенных и в Германии и в оккупированных ею странах Европы, т. е. весьма мощной авиационной промышленности, он с большим трудом восполнял потери, которые несли его воздушные флоты в боях с советскими лётчиками. При таком лихорадочном напряжении в работе авиационных заводов где уж было немцам думать об освоении и серийном производстве самолётов новых конструкций! Враг мог позволить себе только частичные усовершенствования, модернизацию уже имеющихся образцов авиационной техники. В связи с этим нужно сказать и об определённом застое, шаблонности конструкторской мысли немецких авиационных инженеров и изобретателей. Ни одна из германских авиационных фирм не выступила в ходе войны с какой-либо принципиально новой моделью серийной боевой машины.

Каким высоким творчеством, энтузиазмом, самоотверженным напряжением сил и возможностей, по сравнению с этим, отличалась в дни Отечественной войны наша социалистическая авиационная индустрия, советские конструкторы, руководители, инженеры и рабочие советских самолётостроительных заводов. Ведь не прошло и ста дней с начала войны, как на наших полевых аэродромах появился совершенно новый тип боевого самолёта, самолёта-штурмовика конструкции С. Ильюшина. Фронт получил прекрасные истребители А. Яковлева и С. Лавочкина, отличные бомбардировщики В. Петлякова. Эти машины и машины других советских конструкторов приходили на фронт в массовом количестве. Именно на этих высококачественных машинах мы, советские лётчики, разгромили хваленую вражескую авиацию, оказали своим сухопутным войскам и Военно-Морскому Флоту действенную поддержку с воздуха. То, что в единоборстве советской конструкторской мысли, советской авиационной индустрии с вражеской авиационной промышленностью победа оказалась на стороне советских людей, облегчало нам, лётчикам, борьбу с врагом, создавало более выгодные условия для этой борьбы.

Итак, ещё на первом этапе войны с немцами мне представилась возможность подробно познакомиться с вражеской машиной, практически вникнуть в детали её устройства и боевых возможностей. Выработав программу испытания «мессера», я поднялся в воздух. Познать врага и притом серьёзного врага, каким был «мессершмитт», значило изучить все его сильные и слабые стороны. Испытательным полётам я отдавал почти всё свободное время. Пилотируя вражескую машину в зоне, я как бы подвергал её допросу с пристрастием и старался сразу думать за двоих: за себя, советского лётчика, и за вражеского пилота.

К каждой фигуре боевого пилотажа я стремился приглядываться как можно внимательнее. Меня интересовала не только чистота выполнения этих фигур немецким самолётом. «Мессер» должен был дать ответ, на что именно он способен в бою. Я перекладывал его из одного виража в другой, разгонял на горки и боевые развороты, круто пикировал, вводил в восходящие фигуры вертикального манёвра. Мысленно в каждую секунду полёта я представлял себе рядом с немецким свой советский истребитель и так же мысленно управлял им в этих воображаемых воздушных схватках.

Один из полётов на «мессершмитте» чуть не стоил мне жизни. Пробуя выполнить контрманёвр, которым немецкий пилот мог бы ответить на манёвр советского лётчика, я набрал скорость и затем резко ввёл машину в одну из фигур. Наш советский истребитель довольно легко выполнял эту фигуру, как бы переламываясь из одного положения в другое. У «мессершмитта» же она не выходила. Несмотря на все мои усилия, он продолжал нестись

вниз. Дело происходило на небольшой высоте. Выручили привычка к автоматизации действий и быстрота реакции. Почти у самой земли удалось вырвать машину и ввести её в горизонтальный полёт.

Пришлось засесть за детальный анализ своих действий и поведения «мессера». Может быть, я просто-напросто допустил грубую ошибку в пилотировании немецкого самолёта? Может быть, окажись в этот момент в его кабине опытный немецкий лётчик, он выполнил бы этот манёвр успешно?

С утра я вновь ушёл в зону. Набрал для предосторожности большую высоту, попытался повторить фигуру. Она снова не получилась. Ещё и ещё раз. Тот же результат. Мессершмитт вёл себя, как говорят лётчики, «дубовато».

Для проверки своих наблюдений я пересел на советскую машину. Манёвр она выполнила как всегда непринуждённо. Вечером снова занялся расчётами. Положив рядом лётные характеристики нашего и немецкого самолётов, я изучал графики их поведения в воздухе на различных режимах полёта. Выводы говорили, что не только в этой фигуре, но и в некоторых других положениях «мессер» в манёвренности уступает советскому истребителю. Узнать это было и приятно и очень важно.

\* \* \*

Борьба в воздухе продолжалась. Врагу наносился всё больший и больший урон. В среде наших лётчиков-истребителей на всех фронтах стали выделяться мастера воздушного боя, зарекомендовавшие себя многими победами. На личном боевом счету ряда лётчиков уже значилось по десятку и более сбитых ими самолётов противника. На каждом фронте были свои, наиболее выделившиеся лётчики. В Заполярье — Борис Сафонов, Алексей Хлобыстов, Виктор Миронов; в осаждённом врагом Ленинграде — Пётр Пилутов, Андрей Чирков, Пётр Покрышев, Иван Пидтыкан; на Волхове — Николай Терёхин, Василий Крутоверцев, Сергей Смушняков; под Калининым — Василий Зайцев, Иван Клещёв, Александр Барабанов, у нас на юге — Михаил Осипов, Михаил Баранов, Константин Ивачёв, Виктор Давидков и другие истребители.

В общей сложности, за несколько месяцев борьбы тридцать-сорок наших лучших лётчиков «свалили» с неба больше, чем полтысячи вражеских самолётов. Это были воздушные бойцы высокого класса, впоследствии ставшие костяком целой плеяды советских асов, умноживших число побед над противником, выработавших особый стиль сокрушительного, наступательного воздушного боя.

Над выработкой такого стиля у себя и других лётчиков — много и часто задумывался и я. Война учила нас видеть и понимать качественные сдвиги в воздушных боях. Тактика борьбы в воздухе не есть нечто застывшее, данное раз и навсегда. Она всё время видоизменяется, совершенствуется. То, что было хорошо вчера, завтра уже может оказаться устаревшим. Таков закон авиации — рода войск, вооружённого быстро прогрессирующей техникой. Кто-то из лётчиков нашей части в одном разговоре о новых приёмах тактики воздушного боя неплохо заметил:

— Всем нам следует думать так, что будто бы «завтра» уже наступило сегодня.

Нельзя было не согласиться с этим. И, конечно, естественное желание осмыслить полученный боевой опыт, разобраться в том, чего мы достигли, в чём мы допускаем ошибки, дать оценку росткам новой тактики — должно было найти и находило определённое отражение в повседневной боевой службе лётчиков-истребителей.

Советские люди не могут жить без критического анализа своих дел, без жёсткой и всесторонней самокритики. Она позволяла нам быстро и энергично реагировать на всякого рода ненормальности в поведении отдельных людей, в тех их взглядах, которые иной раз появлялись во фронтовой действительности. Бывали ведь случаи, когда некоторые лётчики, добившись первых побед, считали, что они уже превзошли всё, достигли таких вершин боевого мастерства, с которых можно смотреть на всё происходящее, если не



пренебрежительно, то во всяком случае так, словно от других пилотов уже им взять больше нечего, учиться им не нужно, познавать новое незачем. Если речь заходила об устранении промахов в боевой службе, и при этом высказывались советы, как бы это надо было сделать, лётчики подобного склада мыслей старались отшутиться, что де-«старый конь борозды не испортит».

С излишней самоуверенностью они свой частный опыт ставили превыше всего, не видели и не хотели замечать, что жизнь уже обгоняет их, ставит в хвосте событий. Такие люди, к счастью, были редким явлением, и, как правило, в нашей части не уживались. Они встречали энергичное, решительное осуждение всего коллектива и вынуждены были расставаться со своими негодными взглядами и практикой.

Встречались — и гораздо чаще — лётчики иного склада. Преимущественно это были молодые, храбро дерущиеся с врагом пилоты. Они не особенно-то задумывались о причинах своих успехов, случившиеся поражения рассматривали как неизбежность войны, не приучали себя заглядывать в ближайшее будущее, жили, что называется, только сегодняшним днём.

— Расчёты... планы..., — говорили они, — да разве можно заранее продумать весь бой? Дело решают секунды. В бою нужно своего рода вдохновение. Увидел противника — бей его, как умеешь: сверху, снизу, в хвост, в лоб...

Конечно, они ошибались, эти молодые воздушные бойцы, воевавшие так, как они говорили, — сгоряча. Но нужно ли было осуждать их так же сурово, как мы осуждали отдельных лётчиков, всерьёз и опасно заболевших зазнайством? Разумеется, нет! И, говоря в своей лётной среде о таких молодых, может быть даже иной раз довольно безрассудных пилотах, мы вспоминали замечательные слова Владимира Ильича Ленина о том, что «умён не тот, кто не делает ошибок. Таких людей нет и быть не может. Умён тот, кто делает ошибки не очень существенные и кто умеет легко и быстро исправлять их».

Молодых пилотов надо было учить, прививать им другие навыки, помочь им заменить излишнюю горячность, непродуманность действий здоровой, точной оценкой обстановки, подлинным мастерством. Подавляющее большинство молодёжи училось охотно, с подлинным творческим огоньком. Многие из них впоследствии достигли настоящих высот боевого мастерства, стали лётчиками-истребителями первого класса.

Мало искущённую в тонкостях воздушного боя молодёжь я старался воспитывать и обучать и в воздухе и на земле. Моя землянка на полевом аэродроме шутливо именовалась «конструкторским бюро». Стены её были увешаны схемами и чертежами манёвров истребителей. Всё самое ценное в тактике, что создавалось лётчиками нашей части, находило своё отражение в этих эскизах и схемах. Разбирая их, лётчики изо дня в день улучшали тактику воздушного боя, искали, думали, творили. Всю войну со мною кочевал альбом воздушного манёвра. Он пополнялся новыми фигурами, идеями и мыслями, возникавшими в процессе боёв. Альбом открывался девизом: «Истребитель! Ищи встречи с противником. Не спрашивай: сколько противника, а где он?»

В альбом уже был занесён манёвр с восходящей спиралью. В процессе боёв возник новый манёвр, связанный с уходом под трассу противника. История его такова. Лётчики соседнего полка получили новые машины. Пролетая над нашим аэродромом, они приветствовали нас блестящим каскадом фигур высшего пилотажа. Один из пилотов «крутнул бочку». Но вместо этой фигуры у него получилась бочка с зарыванием машины и потерей высоты. Произошло это у него случайно, как бывает иногда у начинающих лётчиков.

Эта фигура — неправильная управляемая бочка с потерей высоты — заинтересовала меня и подтолкнула на мысль о создании манёвра с уходом под трассу противника. А что если применить эту фигуру в бою? Поднявшись в воздух, я сделал бочку. Получалось! Нарисовал схему. Выходило! Эта фигура долгое время занимала моё воображение. Иногда я ловил себя на том, что ладонями рук делал её, разыгрывал воздушный бой. Известно, что лётчики любят «разговаривать» с помощью рук. Самые замысловатые манёвры в воздухе они

могут изобразить то плавным, то резким движением ладоней.

По замыслу должно было получиться так: в случае если «мессер» зайдёт мне в хвост, я уйду под трассу его пуль «бочкой». Когда я показал свой чертёж лётчику Фигичеву, он высмеял меня:

— Ерунда, детская фигура.

Но я верил в манёвр. Оправдал он себя и в бою. Три «мессера» пытались зажать меня. Атакуя ведущего, я вдруг услышал по радио голос напарника:

— Вас атакуют сзади.

Я не стал оглядываться. Почти инстинктивно сделал движение вниз и потерял высоту. Немец пронёсся над моей машиной. Чувство радости охватило меня, манёвр с уходом под трассу удался!

Однако это был оборонительный приём. А как сделать его средством атаки? Ведь любой манёвр истребителя в воздушном бою обязательно должен содержать в себе дух наступления, быть средством уничтожения противника.

Ещё до войны мне довелось побывать в кузнице советских авиационных кадров — Воздушной Академии. Там я ознакомился с методами работы, которые применял при своей жизни «отец русской авиации» профессор Н. Е. Жуковский — выдающийся русский учёный-авиатор, человек дерзновенных мыслей, глубокого анализа, больших практических дел. Этот метод можно сформулировать так. «Качественный эксперимент — теория, количественный опыт — выход в практику». Иными словами: сначала нужно путём опыта, эксперимента получить нечто новое, затем опыт, дающий новое качество, подтвердить убедительным расчётом; многократно проверить расчёт в серии новых опытов; и только после этого, внося все поправки, приступить к широкому, практическому осуществлению творческого найденного нового.

На фронте я не раз прибежал к подобного рода методу. Так было и с новым наступательным манёвром, который начинался уходом из-под трассы противника. Вдвоём с лётчиком Искриным мы поднялись в воздух. Тут же, над аэродромом, разыграли показательный учебный воздушный бой. Искрин атаковал меня в хвост, а я уходил из-под его «огня», применяя новый манёвр. Мобилизовав всё своё умение, я постарался не только вывернуться из-под атаки Искрина, но и тотчас же атаковать его. При этом удар наносился в хвост его самолёта. Атака удалась далеко не сразу. Сначала она только наметилась в самых общих чертах.

Но и этого уже было довольно, чтобы, вооружившись графиками лётных характеристик самолётов, доказать возможность такой атаки убедительным расчётом. Когда это было сделано, мы с Искриным снова провели серию учебных воздушных боёв над своим аэродромом. С каждым полётом манёвр оттачивался, приобретал стройность, заканчивался точной атакой.

Пришло время испытать его в бою. Первоначальный эксперимент, подкреплённый теоретическим обоснованием, блестяще оправдал себя в схватке с противником. Теперь его можно было рекомендовать и другим лётчикам. В моём альбоме появилась окончательная схема нового манёвра. Истребитель действовал так: при внезапной атаке противника сзади он уходил из-под неприятельского огня управляемой «бочкой» и тут же, оказываясь за хвостом вражеской машины, открывал по ней огонь на уничтожение.

Моя повседневная работа над созданием новых приёмов борьбы в воздухе озарилась большим и волнующим событием в личной жизни. Весной сорок второго года я был принят в члены партии. Высокое звание коммуниста обязывало быть ещё более упорным и твёрдым в поисках нового, ещё более самоотверженно сражаться с врагом. Партийный билет мне вручали на аэродроме, расположенном близ Краснодона, прославленного впоследствии подвигами «молодогвардейцев». Кто знает, может быть, проходя по Краснодону, я не раз встречал и Олега Кошевого и всех его друзей — комсомольцев, не зная ещё, какая непреоборимая сила была заключена в этих вихрастых пареньках и девушках с косичками, перевязанными ленточкой. Сколько раз потом, когда мы на фронте узнали о славных делах

комсомольцев-краснодонцев, вспоминал я дни, проведённые в Краснодоне, стараясь воспроизвести в памяти все детали, которые могли бы дополнить, дорисовать образы героев-ребят, близких сердцу каждого советского человека.

Мне, может быть, особенно близки они ещё и потому, что Краснодон для меня явился тем местом, где началась моя новая жизнь — жизнь члена коммунистической партии. Партийный билет, вручённый мне в капонири краснодонского аэродрома, возле боевого самолёта, — был документом, звавшим на новые боевые дела, документом, требовавшим новых, ещё более целеустремлённых усилий в борьбе за свободу и независимость нашей Родины. Это чувствовал я сам, эту мысль в тёплых, проникновенных словах выразил и член нашего партийного бюро лётчик Крюков, поздравивший меня с таким серьёзным событием.

— Помни, Саша, — сказал он, — теперь ты не просто лётчик. Теперь ты лётчик-коммунист...

Свою роль коммуниста я понимал так: быть во всём впереди — в боях и в учёбе. Моя преданность партии и советскому народу должна выражаться не только в личной отваге. Без этого, конечно, я бы не мог считать себя коммунистом. Мой партийный долг не только быть храбрым и умелым, не только показывать личный пример в бою, но и вести за собой других, воспитывать в них то боевое мастерство, которое в сочетании с жгучей ненавистью к врагу в конечном счёте должно было принести победу.

Это, время было тяжёлым для нашей Родины. Враг рвался к Дону, на Сталинград, на Кавказ. Самолётов у нас было мало, а заданий столько, что летать приходилось, не считаясь ни с какими нормами. Для наших лётчиков стало девизом воевать не числом, а умением. Полученный опыт, новаторство — всё было направлено на решение основной задачи: помощь нашим наземным войскам.

Немцы, чувствуя, что в количественном отношении они находятся в выгодном положении, стали вести себя нахально. Но, совершенствуя свою тактику и проявляя беззаветную храбрость, наши лётчики сбивали немцам спесь. Моей эскадрилье часто приходилось вести бои с большими группами противника. Эти бои мы выигрывали, применяя вертикальный манёвр и построение боевого порядка в вертикальной плоскости.

Однажды, перелетев на новый аэродром, мы узнали, что немцы каждое утро большими группами бомбят ближайшую железнодорожную станцию. Было решено пятёркой дежурить на земле. Утром, точно «по расписанию» к нашему аэродрому подошло восемнадцать «МЕ-110». За ними шла вторая группа в полтора десятка самолётов. Вылетев пятёркой, мы завязали бой. Моя тройка — с первой группой немцев, а пара командира звена Фёдорова — со второй. Внезапная атака привела врага в панику. Немцы сбросили бомбы в поле и стали удирать. Наша схватка с тридцатью тремя «МЕ-110» закончилась уничтожением четырёх вражеских самолётов, без всяких потерь с нашей стороны. После этого немцы долго не появлялись над станцией.

\* \* \*

Тысяча девятьсот сорок второй год — второй год войны — особенно памятен советским лётчикам-истребителям. В этом году, если можно так выразиться, они выбивали из рук немецких авиаторов ту временную инициативу, то временное количественное превосходство, которое было достигнуто немцами в результате заранее подготовленного нападения на Советский Союз. Благодаря широкому внедрению в боевую практику более совершенных приёмов борьбы, благодаря начавшемуся поступлению на фронт большого количества новых образцов отечественной техники, благодаря, наконец, всё усиливающемуся героическому сопротивлению врагу со стороны всех воинов Советской Армии в ходе Отечественной войны и в том числе в сложной воздушной обстановке назревал решительный перелом. Как известно, он наступил в историческом сражении за Сталинград. Ход этой великой битвы хорошо известен. Мне хочется только вкратце, с позиций лётчика, остановиться на некоторых моментах, которые, на мой взгляд, сыграли

большую роль в числе прочих факторов, способствовавших разгрому немцев под Сталинградом, позволивших советской авиации добиться резкого перелома в воздушной обстановке и в сталинградском небе и на других участках фронта.

В битве за Сталинград, в борьбе советских лётчиков с немецким четвёртым воздушным флотом Рихтгофена, составленным из наиболее боеспособных эскадр, с особой силой сказались насыщение нашей авиации радиосредствами. Они явились тем необходимым звеном во всей, цепи управления и руководства воздушными боями, которое давало возможность хорошо разрешать самые сложные вопросы борьбы в воздухе. Вообще говоря, радиосвязь не была новостью для нашей авиации. Ещё до войны различная радиоаппаратура была установлена на большинстве самолётов, использовалась в аэродромной сети. Но в то время часть лётчиков, особенно истребителей, довольно пренебрежительно относилась к радио.

— Радиостанция утяжеляет машину, — утверждали одни, — а ведь истребитель должен быть лёгким, манёвренным.

— Какие могут быть в воздухе разговоры по радио! — говорили другие. — В бою всё дело решает слётанность.

Боевая действительность опрокинула подобные взгляды. Новая тактика истребителей, творчески разработанная советскими лётчиками, настоятельно требовала серьёзных изменений в понятии о боевой слётанности и способах управления в воздушном бою. Наша промышленность, следуя этим требованиям, сумела, не снижая, а повышая лётные данные самолётов-истребителей, снабдить их надёжной радиоаппаратурой. В результате лётчики и командиры, в том числе и на земле получили возможность во всё время полёта поддерживать друг с другом надёжную связь, не только друг с другом, но и с «землёй», т. е. с авиационными командными пунктами, расположенными на переднем крае. Несомненно большое количество радиосредств, изготовленных советской индустрией, являлось далеко не последней предпосылкой к созданию перелома в воздушной обстановке в дни сталинградской битвы.

Новые боевые порядки и широкое использование радиосредств по-новому поставили вопрос и о боевой слётанности каждого авиационного подразделения. Оказалось, что её нельзя оценивать, как это было принято раньше, только одной техникой пилотирования. Плотный строй не всегда обеспечивал успех, а в некоторых случаях — речь идёт прежде всего об истребителях — мог стать даже пагубным. Основой боевой слётанности, как показала практика, помимо техники пилотирования, была способность лётчиков понимать друг друга в полёте, мгновенно улавливать замысел командира, знать его хватку.

Помню, в один из горячих боевых дней произошёл такой случай. Командир соседнего истребительного полка по вызову радиостанции наведения спешно сформировал небольшую группу истребителей и послал её в бой. Эта группа состояла из довольно опытных лётчиков. Ведущим командир полка назначил умелого офицера, участника многих боёв, и от этого вылета ожидал хорошего результата.

Однако на деле получилось иначе. Командир группы и несколько пилотов, несмотря на то, что они дрались храбро и самоотверженно, — погибли. Причиной этому было то, что лётчики, заранее не слетавшись, в бою плохо понимали друг друга, не смогли уловить замысел и приёмы, которые хотел применить ведущий. Каждый из лётчиков, по сути дела, действовал сам по себе, и в результате бой был проигран. Этот случай заставил командира полка призадуматься и извлечь из него кое-какие уроки. Необходимо было заранее комплектовать боевые группы, предоставлять лётчикам возможность слетаться и хорошо познакомиться друг с другом как в воздухе, так и на земле.

Подобные уроки были учтены нашими авиационными командирами. Подавляющее большинство их пришло к Сталинградскому сражению возмужавшими и опытными. Опираясь на зрелый в боевом отношении лётный состав, имея в руках такое отличное средство управления и связи, как радио, они имели большие возможности для организации и проведения многих успешных воздушных боёв, в которых и были разгромлены основные

эскадры Рихтгофена.

Серьёзную роль в подготовке победы наших лётчиков в Сталинградском сражении сыграли самоотверженная работа отечественной авиационной промышленности, творчество советских конструкторов и лётчиков-испытателей, их живая связь с фронтом. В боевом использовании авиации взаимосвязанность и взаимосвязь воздушной тактики с авиационной техникой — огромны. Каждый лётчик, каждый авиационный командир, продумывая тот или другой тактический приём, прежде всего обращается к расчётам. Сопоставляя лётно-тактические данные своих самолётов и самолётов противника, он делает определённые выводы. Чтобы эти расчёты и выводы соответствовали действительности, крайне необходимо своего рода единомышление лётчиков линейных частей с лётчиками-испытателями и конструкторами.

Героизм советских лётчиков, их великая преданность Родине, возросшее мастерство авиационных командиров, новая, более совершенная тактика, дружные усилия всех работников авиационной промышленности, помощь и повседневное руководство товарища Сталина боевыми действиями и оснащением наших Воздушных Сил — были той основой, на которой созрела победа советской авиации в сталинградском небе.

Мне лично не довелось участвовать в этом историческом сражении — в это время наша часть базировалась южнее, на Кавказе. Но, как в своё время к Москве, теперь все наши мысли устремлялись к берегам Волги.

С горячим, полным ненависти к врагу сердцем, мы переживали каждый этап борьбы за Сталинград. Готовясь к новым битвам с немцами, мы учились у лётчиков-сталинградцев беспримерному мужеству, мастерству, святому выполнению воинского долга и присяги, самому высшему проявлению преданности советскому народу, социалистической Родине.

#### **4. Формула воздушного боя**

Славное двадцатипятилетие Советской Армии отмечалось в радостные дни. Наши войска наступали, нанося удары гитлеровцам под Ленинградом, на Центральном фронте, на подступах к Харькову, в Донбассе, на побережьях Азовского и Чёрного морей, освобождали от врага целые области.

Характеризуя переживаемое тогда время, товарищ Сталин сказал: «Началось массовое изгнание врага из Советской Страны». Вместе с тем, товарищ Сталин, поздравляя всех воинов с двадцатипятилетним юбилеем Советской Армии и успехами, достигнутыми нашими войсками на фронте, предупреждал нас от вредного самообольщения. Мы ни в коем случае не должны были считать, что с гитлеровской армией уже покончено и нам лишь остаётся преследовать её до западных границ нашей страны. «Думать так, — писал товарищ Сталин, — значит переоценить свои силы, недооценить силы противника и впасть в авантюризм».

Приказ товарища Сталина мы слушали, выстроившись подле самолётов, на заснеженном полевом аэродроме. Голос командира, зачитывавшего приказ, звучал громко, его было слышно всем стоявшим в строю. Ленинский завет, включённый товарищем Сталина в свой приказ: «Первое дело — не увлекаться победой и не кичиться, второе дело — закрепить за собой победу, третье — добить противника», — ставил перед каждым из нас ясную задачу.

В те дни на тыловой базе мы были заняты освоением новых самолётов, на которых предстояло вступить в бой с врагом. Читая сводки Совинформбюро, мы радовались, что наши войска, развивая наступление, всё дальше и дальше продвигаются вперёд. Иной раз думалось: не пора ли кончать учёбу и скорей — на фронт? Но опыт подсказывал — победы достигнет только тот, кто отлично владеет своим оружием, кто смотрит на бой серьёзно, заранее готовится к нему, мобилизуя все свои знания и умение.

В дни учёбы, помнится, у меня произошла интересная встреча. В поезде я стал невольным свидетелем разговора двух офицеров. Оба были молодыми лейтенантами и, судя

по беседе, приятелями школьных лет. У одного были погоны артиллериста, у другого — лётчика. Артиллерист восхищался профессией истребителей. Он много говорил о том, что смотрит на лётное дело с исключительным уважением, что драться в воздушном бою, повидимому, куда тяжелее, нежели ему командовать батареей противотанковых пушек.

— Ерунда, — возражал его приятель. Изображая руками различные моменты боя, он говорил: — Подошёл, дал ему из пулемётов, он и горит... Подошёл к другому, рубанул из пушки — готов!..

Мне очень не понравились нотки бахвальства, звучавшие в словах молодого лётчика. Всё у него выходило слишком просто. Я вмешался в разговор и, узнав, что лейтенант пока что сбил только три неприятельские машины, не постеснялся тут же пристыдить его, подчеркнув, что на победу в воздушном бою нельзя смотреть, как на простое, совсем бесхитростное дело. Нет! Оно требует огромного напряжения сил и нервов, большой выдумки и умения, добываемого тяжёлой боевой практикой. Если бы мы имели дело с макетами самолётов, расположенными на своеобразном воздушном полигоне, то, может быть, и действительно можно было одерживать победы, пользуясь формулой молодого лейтенанта: «подошёл — рубанул — свалил».

Но настоящая формула воздушного боя, которую вынашивали и творили наиболее передовые советские лётчики, выглядела иначе. Воздушный бой — это не упражнения на полигоне. Мы дрались с серьёзным, хитрым и коварным противником. Много энергии надо было затратить, чтобы сбить вражескую машину. Среди немецких лётчиков встречались и сильные бойцы. Чтобы одержать победы над ними, нужны были не только навыки специалиста-пилота, но и большое упорство, выдержка, чувство морального превосходства над врагом, отличное знание тактики воздушного боя. Наши советские лётчики-истребители были сильны и в этом отношении. Именно благодаря основам прекрасного боевого воспитания наши лётчики в любых трудных условиях одерживали победы.

И ещё несколько замечаний сделал я в завязавшемся разговоре. Я напомнил молодому лётчику о том, что порою на аэродромах можно услышать, как дают оценку воздушному бою по тому, удалось ли пилоту зайти в хвост машине противника или так сблизиться с врагом, чтобы получить возможность безошибочно поразить её, стреляя по наиболее уязвимым местам неприятельского самолёта. Правильно, надо хвалить лётчика, который, совершив умелый манёвр, сразит врага. Но при этом не нужно забывать и о противнике. Иной вражеский пилот будет так изворачиваться, что, сколько ни гоняйся за хвостом его самолёта, — выгодной позиции не получишь. Значит, бой должен закончиться впустую? Нет, такой выход неприемлем для советского истребителя. Он — воин-мститель, из любого положения должен найти выход и, отыскав врага, уничтожить его. Способов к этому много. Лейтенанту я рассказал только о двух, наводивших особый страх на немцев, — таране и лобовой атаке.

Оба этих приёма требуют от лётчика исключительных моральных качеств, уверенности в своих силах. Мне случалось ходить в лобовую атаку, приходилось видеть, как ходили в неё другие лётчики. Со страшной скоростью несутся друг на друга два самолёта. Сближение занимает считанные секунды. Дистанция действительного огня создаётся почти мгновенно. Одно неверное движение и ты можешь врезаться своим самолётом в машину врага. На какой-то миг ты опоздаешь привести в действие своё оружие и вражеская трасса сразит тебя.

У кого сердце крепче, кто владеет холодной, расчётливой смелостью, рождённой верой в успех и правоту своего дела, — тот сразит противника. Умелая лобовая атака — оружие победы советского лётчика. Это тот же разящий противника с одного удара боевой манёвр. И пользоваться им в схватке с врагом должно и нужно, уничтожая его не только «с хвоста», но и прямым смертельным ударом в лоб.

Готовясь к вылету на фронт на новых самолётах, лётчики нашей части старались подвести итоги тому, что уже было сделано и надёжно закреплено в области воздушной тактики, старались продумать, что ещё нужно сделать для того, чтобы наша тактика давала возможность разить противника наверняка. Разумеется, большим завоеванием советских

лётчиков был массовый переход на вертикальный манёвр. Боевая вертикаль, прочно вошедшая в повседневную практику истребителей, породила множество отличных приёмов воздушного боя.

Но воздушный бой не терпит шаблона и стандарта. На собственном опыте мы знали, как опасно пользоваться в бою одними и теми же заученными приёмами. Подлинная ценность лётчика-истребителя состоит именно в том, что в нужную минуту он сумеет применить не те сто или двести заученных приёмов борьбы, которые хороши в определённой обстановке, а внезапно осуществит новый, сто первый, или двести первый приём, возникший в острый момент схватки с противником. Вот почему нельзя было, конечно, останавливаться только на одном вертикальном манёвре, на методе боя только одними парами, к которым мы перешли ещё до Сталинградского сражения.

Наша эскадрилья в части считалась экспериментальной. Без ложной застенчивости могу сказать, что лётчики нашей эскадрильи всё время старались изыскивать и проверять на практике наиболее передовые методы борьбы с противником. Они вытекали из основной формулы воздушного боя с решительными целями. Эта формула включала в себя четыре главных элемента: «высота — скорость — манёвр — огонь». Вооружённые ею мы и возвратились на фронт после освоения нового самолёта. Широко и творчески пользуясь этой формулой, мы выиграли не один тяжёлый бой в знаменитом воздушном сражении на Кубани весной сорок третьего года.

Кубанское воздушное сражение вошло в боевую историю нашей авиации как сражение, в котором окончательно решился вопрос о том, кто в дальнейшем ходе войны, мы или немецкие лётчики, будут хозяевами неба над полями битв, в чьих руках будет господство в воздухе.

Всё, что происходило до сих пор в борьбе между нашей авиацией и германскими воздушными флотами, можно было условно разделить на два этапа. Первый — начало войны — характеризовался временным преимуществом немецкой авиации. На стороне немцев было количественное превосходство в силах. В ту пору мы вели активную оборону, стараясь причинить врагу наибольший ущерб в технике и людях. Инициатива в воздухе — я имею в виду оперативные и стратегические масштабы, а не масштабы отдельных боёв — в силу количественного перевеса была в начале военных действий на стороне врага. В ходе тяжёлых, ожесточённых боёв советские лётчики выбили из рук немцев эту инициативу, прочно овладели ею и утвердили своё превосходство в воздухе в исторической битве за Сталинград.

Весною сорок третьего года, на самом левом фланге гигантского фронта борьбы, немцы, используя рано подсохшие после весенней распутицы крымские аэродромы, сосредоточили на них несколько тысяч самолётов. На аэродромную сеть этого участка фронта приземлились лучшие немецкие истребительные эскадры. Самолёты немецких асов были разрисованы различными эмблемами. Тут были и кошки, и драконы, червонные и пиковые тузы. Помимо этой «устрашающей» декорации, немецкие самолёты, прилетевшие на Кубань, отличались от прежних новой модернизацией. Она коснулась увеличения скорости и манёвренности, бронирования и вооружения. Немцы, сосредоточивая на Кубани серьёзные авиационные силы, собирались обескровить наш воздушный флот, вернуть утраченное превосходство в воздухе. Но расчёты врага потерпели провал.

Сражение в небе Кубани началось для меня весенним утром, когда во главе воздушного патруля я пришёл в район барражирования. Мы шли на скоростных машинах. В этом полёте нам удалось пустить в ход все составные элементы нашей формулы воздушного боя: высоту — скорость — манёвр — огонь. Мы пришли к фронту на большой высоте и снижались в районе патрулирования с большой скоростью. Чтобы скорость при длительном прочёсывании района не затухала, группа, форсируя моторы, шла не строго по горизонтали, а со снижением, волнообразно. В основном мы придерживались определённой высоты, но всё время набирали необходимый запас скорости небольшими, последовательными снижениями.

Чего мы добивались, развивая большую скорость над полем боя? Выигрыша времени. Цена секунды, иной раз даже доли секунды, в воздушном бою велика. Большая скорость давала возможность не думать о том, что творится у нас сзади. Всё своё внимание мы могли сосредоточить на поиске врага в передней полусфере. Большая скорость, превышение над противником — были первыми необходимыми элементами нашей формулы, которая не раз давала нам возможность достигать реального успеха в бою.

Во время очередного снижения я увидел, как ниже нас три «лагг-3» яростно отбиваются от десятка немцев. «Лаггам» приходилось тяжело. Они легли в вираж, заняв оборону. Наш патруль имел преимущество в высоте и скорости. Теперь вступал в действие третий элемент формулы — манёвр.

— Патруль, в атаку!

И мы внезапно свалились на рой «мессеров». Первый удар наносился сверху: истребители круто пикировали на немцев. Этот так называемый «соколиный» удар сопровождался точным огнём с близкой дистанции. Вражеский лётчик, которого я атаковал, реагировал на это с опозданием в полсекунды. Время, достаточное, чтобы уничтожить его. Одна трасса, выпущенная в упор, зажгла немца. Заполыхав голубоватым пламенем, он свалился на крыло и сгинул.

Тут со мной произошла досадная неприятность. Слишком резко переломив машину из-за опасности прямого столкновения с зажжённым «мессером», я от большой перегрузки на какое-то мгновение потерял сознание. Это было серьёзным предостережением. Элементом высокой скорости лётчик должен оперировать умело. Нужная ему скорость для поиска врага и выхода на исходное положение перед боевым манёвром должна поддерживаться всё время. Вместе с тем в ходе самой схватки следует как можно пристальнее следить за поведением противника. Твой избыток скорости враг иной раз может использовать в своих интересах. Резко приглушая мотор, он может заставить тебя проскочить мимо и таким образом окажется в хвосте, то-есть займёт выгодную позицию для атаки.

Бой группы, о котором идёт речь, наблюдал с земли, с радиостанции наведения наш командир Дзусов. По его словам, действия патруля были красивыми. Лётчики спасённых нами «лаггов» связались с Дзусовым и просили его передать товарищеское спасибо ведущему, чей самолёт был отмечен цифрой 100. «Сотку» вёл я. Это был отличительный знак моего истребителя, выписанный белой краской на фюзеляже, подле хвоста.

Дзусов был доволен действиями патруля. Это был коренастый осетин с широкими плечами и умным, иронически улыбающимся взглядом. Старый лётчик, он понимал цену творчества и всячески поощрял поиски нового в тактике воздушного боя.

Кубанское воздушное сражение длилось примерно семь недель. В единоборстве с сильным и хитрым противником наши лётчики удачно использовали самые различные формы борьбы. Тут широко было представлено и индивидуальное мастерство отдельных лётчиков и коллективный, групповой воздушный бой.

Сражение отчётливо показывало: война в воздухе вступает в такой этап, когда боевая выучка лётчика должна подчиняться каким-то новым законам. Всё поведение пилота, поднявшегося в воздух, должно строго отвечать требованиям этих законов, основанных не просто на взаимной выручке, как это было раньше, а на совместном, хорошо организованном и хорошо управляемом воздушном бое большой группы самолётов. То, что теперь в небо стали выходить массы самолётов, порождало новые понятия о тактике группового боя, построении боевых порядков истребителей, руководстве ими при поиске, обнаружении и самой борьбе с противником.

На Кубани мы летали с зари до зари. От большого физического напряжения, постоянного пребывания на больших высотах, полётов на повышенных скоростях многие пилоты ходили с красными глазами, буквально шатаясь от усталости. Но, несмотря на необыкновенную интенсивность боевой работы, острая, творчески направленная мысль наших лётчиков настойчиво искала и успешно находила новые приёмы борьбы. Быстро



развиваясь, эти приёмы создавали нам преимущество над врагом, вели к новым успехам.

Один из впервые тогда применённых нами боевых порядков Дзусов метко назвал «этажеркой». Это было ступенчатое, эшелонированное в высоту и достаточно широкое по фронту построение значительной группы самолётов. Каждая ступенька «этажерки» выполняла свою, строго определённую роль. В целом же она являла собой грозное для противника боевое построение советских истребителей. Если вражеским самолётам и удавалось уйти из-под удара одной ступеньки «этажерки», они немедленно попадали под убийственный огонь другой, затем третьей.

В строю боевой «этажерки» вместе со мной часто летал молодой лётчик Островский. Ему было девятнадцать лет, когда он пришёл в нашу часть. Стройный юноша, живой, стремительный. Он нравился нам своей горячностью и тем, что всегда рвался в бой. Судя по тому, как он держался в бою, из этого юноши мог выйти хороший истребитель. Мы внимательно следили за его ростом. Всегда весёлый, услужливый, готовый на всё ради товарищей, он был самым молодым среди нас. Мы прозвали его: «Сынок».

В один из дней я встретил его хмурого, грустного; он одиноко бродил в степи за аэродромом.

— Что с тобою, Сынок?

Он протянул измятое письмо. Ему писали с родины, что его отец растерзан гитлеровцами. Я обнял его и сказал, что мы вместе будем мстить немцам за страдания, которые они принесли нашей Родине!

Горе и ненависть ожесточили юного лётчика, он бился яростно, отдавая всего себя борьбе с врагом. После каждого удачного воздушного боя Сынок оживал, улыбался и, блестя глазами, говорил:

— Дал я им сегодня.

Весь полк радовался его успехам, любил его. Сбивая очередной немецкий самолёт, мы говорили Островскому:

— Это за твоего отца...

В одном из боёв мы потеряли Сынка. Он сбил «мессера», но сам был подожжён и выбросился из горящего самолёта на парашюте. Я продолжал драться, полагая, что Сынок благополучно приземлится. Вдруг послышался голос Дзусова со станции наведения:

— Покрышкин! Сынок в опасности.

Три «мессера» кружили над ним и подло, по-волчьи, с немецкой жестокостью стреляли в беззащитного человека, повисшего на стропах парашюта. Я бросился в атаку. Но Сынок, уже мёртвый, падал на землю.

На заре мы похоронили отважного юношу. Речей было мало. Разве можно словами передать то, что происходило в душе каждого из нас? Островский стоял перед нами, как живой, все помнили его манеру прощаться с товарищами перед взлётом: — взмах руки и возглас:

— До скорого!

Здесь, у могилы молодого советского лётчика, который отдал свою жизнь за счастье народа, наша формула воздушного боя: — высота — скорость — манёвр — огонь, осветилась величием священной миссии, возложенной на плечи нашего поколения, — непримиримой борьбы с врагами социалистической Отчизны. В выношенной нами формуле незримо стал жить решающий элемент победы — жгучая ненависть к врагу.

\* \* \*

Борьба в небе Кубани разгоралась всё с большей силой. Дзусов целыми днями пропадал на высоком холме неподалёку от станции Крымской, где в кустарнике была замаскирована радиостанция наведения. Ясные солнечные дни позволяли вести бои на всех высотах — от земли до «потолка» самолётов, где можно было драться, только предварительно одев кислородные маски. С каждым днём сражения крепло боевое

мастерство наших лётчиков. Тут родилась блестящая воинская слава братьев Глинка, лётчика Крюкова, Речкалова и многих других советских асов. Приезжавшие с радиостанции наведения офицеры рассказывали, да и сам я иной раз улавливал это в эфире, что как только в небе появлялись наши эскадрильи, немецкие авианаводчики, Нервничая, торопились передать своим пилотам тревожный сигнал.

Было приятно и радостно сознавать, что воинский труд, в который я вкладывал всю свою энергию советского человека, члена коммунистической партии, приносит реальные, ощутимые результаты, вносит определённую долю в напряжённые усилия советских воздушных воинов, завоёвывающих господство в воздухе.

Наши лётчики неустанно совершенствовались своё тактическое мастерство. Этому во многом способствовала острая творческая мысль наших старших авиационных начальников. Они хорошо планировали и организовывали боевую службу наших истребителей. На самых ответственных участках фронта истребительные группы действовали с передовых аэродромов, уничтожая противника в «зонах истребления». В то же время другие истребители несли службу патрулирования над линией фронта или сопровождали своих штурмовиков и бомбардировщиков.

По соседству с нами в «зоне истребления» действовали лётчики, летавшие на машинах, построенных на средства саратовских колхозников. За короткий срок они уничтожили свыше стапятидесяти немецких самолётов. Их успеху способствовала чёткая организация действий в «зонах истребления». Тут одни наши истребители, сильно эшелонируясь по высоте, вели бои на уничтожение только вражеских истребителей, а другие группы боролись с бомбардировщиками противника. В то же время в руках командира всегда имелся солидный резерв сил, которым он мог повлиять на исход боя в «зоне истребления», если туда подходили свежие немецкие самолёты. Вызов резерва осуществлялся по радио с командного пункта, находившегося у линии фронта, на холме, с которого можно было следить за ходом боя.

Немцы пристально присматривались к тактическим приёмам наших лётчиков и прилагали все усилия к тому, чтобы при первой же возможности поставить их в невыгодные условия боя. Враг практиковал самые различные приёмы военной хитрости. Борьба шла острая. Победителем из каждого воздушного боя выходил тот, кто грамотно, с полным знанием дела использовал своё оружие.

Наши истребители, летавшие на скоростных машинах, широко практиковали свободные воздушные бои. Действуя методами группового свободного поиска, они захватывали в сферу своих полётов большую территорию и порою появлялись над расположением противника на значительном удалении от линии фронта. Свободные воздушные бои приходилось довольно часто вести и мне со своей группой лётчиков.

Хорошие результаты этих боёв, думаю, мне, нужно, прежде всего, отнести на счёт тех элементов воинского воспитания, которые мы повседневно старались применять в нашей части. В частности, лётчики моей эскадрильи постоянно воспитывались на мысли, что индивидуальное мастерство пилота особую силу приобретает в совместных, коллективных действиях.

— Лётчик, который в воздухе думает только о себе, — говорили в нашей эскадрилье, — даже при всех своих боевых данных будет всего-навсего кустарём-одиночкой и рано или поздно будет сбит.

Характер современной воздушной войны вызывает необходимость воспитания единого стиля. Ведь для меня вовсе не безразлично, с кем я пойду в групповой воздушный бой! Я должен быть уверен в том, что мой напарник, моё звено, моя эскадрилья поймут меня в воздухе. И когда в нашу боевую семью влилась новая группа молодых лётчиков-истребителей, мы со всей остротой поставили перед ними все эти вопросы.

Новых лётчиков было сначала пятеро: Голубев, Клубов, Трофимов, Жердев, Чистов. Знакома меня с ними, Дзусов шуточно сказал лётчикам:

— Вы будете учиться по системе Покрышкина...

Лётчики улыбались: что это за система? Система — это, конечно, было сказано чересчур громко. Но определённые принципы истребительного боя мы в эскадрилье уже имели. С этими принципами мы считали своим долгом познакомить молодёжь. Все пятеро раньше летали и дрались на самолётах другой конструкции, нежели те, что были в нашей части. Кое-кто из них думал, что они всё знают, всё умеют и что речь идёт о том, чтобы ознакомиться с новой боевой техникой, совершить два-три провозных полёта — и всё. Нужно было со всем этим считаться и щадить их самолюбие.

Я с большим интересом занялся пятёркой новичков. Хотелось ещё раз проверить то, что Дзусов назвал системой Покрышкина. Это может показаться смешным, но меня обрадовало то обстоятельство, что все пятеро были молодыми, смело рвущимися в бой воинами, с горячим стремлением овладеть лётным делом и стать мастерами воздушных боёв. На первом этапе становления лётчика все мысли должны быть о лётном деле. Лётное дело — это искусство, которое требует от человека всей его жизни; равнодушие нетерпимо: оно дорого будет стоить. Когда думаешь о советских лётчиках, то вспоминаешь, какой любовью, каким ореолом почёта окружён у нас сталинский сокол. С какой теплотой сказал однажды Сталин о наших лётчиках.

«Должен признаться, что я люблю лётчиков. Если я узнаю, что какого-нибудь лётчика обижают, у меня прямо сердце болит. За лётчиков мы должны стоять горой».

На эту всенародную любовь лётчик обязан ответить всей своей боевой жизнью. Об этом, а не только о технике мы вели разговоры по душам с молодёжью. Самое лёгкое было познакомить лётчиков с новыми скоростными машинами. Сперва на земле мы вводили их в нашу систему истребительного боя. Формула боя — высота, скорость, манёвр, огонь — изучалась на схемах. Держа в руках металлические модели «мессершмитта» и нашего истребителя, лётчики совершали различные эволюции, шли в атаку, маневрировали, «сбивали» друг друга. На специальной установке они учились стрелять. Освещённые электрическими лампочками двигались схематические изображения самолётов. По команде, с указанием дистанции, ракурса и скорости лётчики должны были «поражать» цель.

Вся эта большая подготовительная работа на земле и в учебных полётах нужна была для того, чтобы постепенно ввести лётчиков в бой. Ввод в бой — один из ответственных моментов воспитательной работы командира. Можно сравнить это с тем, как учат человека плавать. Есть сторонники того, чтобы попросту бросить новичка в воду — пусть, мол, барахтается, как-нибудь выплывет, а там, глядишь и приучится держаться на воде. Я никогда не был приверженцем такого способа. На мой взгляд, ввод лётчика в бой является сложным процессом. Главное в нём — при первом же боевом полёте вселить в лётчика уверенность в победе. Как это сделать? Очевидно, личным показом командира — как надо сбивать неприятельские самолёты.

Готовя своих лётчиков к первому боевому полёту, я и сам много готовился прежде, чем повести их в небо, пересекаемое вражескими трассами. Предстоял своеобразный предметный урок на тему: как добиваться успеха в воздушном бою. Конечно, мне, как преподавателю, ни в коем случае нельзя было оскандалиться.

Задачей нашего полёта была очистка воздуха от немецких истребителей над тем участком вражеских позиций, который в это время должен был подвергнуться удару наших штурмовиков. Чтобы показательный урок в воздухе удался как можно лучше и был действительно поучительным, я должен был обладать известной свободой манёвра. Её мне обеспечивала группа прикрытия. Она всё время находилась выше нашего «учебного отряда» и защищала его от атак сверху.

Когда мы пришли в назначенный район, мой самолётный радиопередатчик молчал. Говорили ведомые. Каждый докладывал, какова обстановка на земле и в воздухе, где находятся «ильюшины». Вдруг в эти доклады вмешался голос рации наведения. Наш командир Дзусов, по обыкновению немного растягивая слова, сообщил:

— Выше вас «мессершмитты».

Я был спокоен за верхний, ярус — там находилось наше прикрытие. Лётчики моей

группы точно выдерживали строй, следя за каждым движением моей «сотки». Однако я понимал, что с секунды на секунду следовало ожидать событий. Внутренне подбравшись, я по радио призвал ведомых к вниманию и пристально вгляделся вниз. Там как раз происходило то, что я и предполагал. Несколько «мессеров», прижимаясь к земле, караулили в стороне, выжидая, когда «ильюшины», закончив атаку, станут отваливать от цели. Момент самый выгодный для нападения, ибо в это время боевой порядок штурмовиков обычно несколько нарушается.

— Пошли вниз!

Мы появились как раз кстати. Два «мессершмитта» на бреющем торопились зайти в хвост «ильюшиным», закончившим штурмовку.

— Пропустим, — предупредил я по радио ведомых.

Мне хотелось, чтобы все последующие действия нашего патруля были хорошо поняты и усвоены ими. То, что мы пропускали немцев вперёд, для штурмовиков не было опасным, поскольку они ещё находились за пределами действительного огня «мессершмиттов». Тем временем наш воздушный патруль, напротив, оказывался в удобной для атаки позиции — в хвосте у немцев.

— Атакую ведущего, прикройте меня!

Немец вспыхнул как раз в тот момент, когда он, видимо, увлечённый погоней, собирался открыть огонь. Внезапная гибель напарника, повидимому, сильно подействовала на второго немецкого лётчика, он отвалил в сторону. Один из моих ведомых пытался было погнаться за немцем. Пришлось резко окликнуть его. На первый взгляд желание лётчика тотчас устремиться к дрогнувшему противнику, чтобы тут же, на месте, добить его, казалось вполне законным. Но, сразу поняв моё резкое предупреждение, он остался на месте. Мои ведомые имели приказ самим в бой не вступать. Только в случае крайней необходимости и только по моему сигналу они могли вступить в схватку с противником. Основной их задачей сегодня было — прикрывать ведущего, наблюдать и оценивать события.

Дисциплинированность ведомых позволила спокойно продолжать наш своеобразный урок. За уходящими «ильюшиными» снова увязалась четвёрка немецких истребителей. Выскочив из-за холма, они было совсем близко подобрались к штурмовикам. Выжидать, как в первый раз, было невозможно. Поэтому я предупредил своих:

— Скоростная атака!

Мы свалились на немцев сверху. Это один из наиболее эффективных приёмов боя на малых высотах. Он прижимает врага к земле, сразу лишает его свободы манёвра. «Мессеры» заметались, но наш патруль прикрыл их плотной огневой крышкой. Я снова свалил ведущего немца. Он врезался в сопку и взорвался. Второго прикончила верхняя пара наших самолётов.

Предметный урок прекрасно удался. Целый день на аэродроме можно было слышать восторженные рассказы молодых участников полёта об этих двух скоротечных боях. Меня радовало, что они не упустили ничего, что было важным в воздушной обстановке. В бою они хорошо видели, оценивали события правильно. А это одно из важнейших условий в выработке боевого стиля лётчика-истребителя.

Весь курс обучения воздушному бою протекал в сжатые сроки. На другой же день после нашего показательного полёта молодые лётчики уже сами участвовали в боях. В воздухе я следил за каждым из них. Стало ясно, кто из них может стать ведущим, кого целесообразнее определить в ведомые.

В нашей системе воспитания мы придавали большое значение тактике группового боя. Лётчик должен понимать и чувствовать соседа. Это чувство «локтя» в сложной воздушной обстановке, которая была характерна не только для Кубани, значительно отличалась от того, что лётчики понимали под этим в довоенные годы. В те времена слётанность группы обычно считалась достигнутой в совершенстве тогда, когда истребители ходили в тесном строю, крыло к крылу. Это было красиво. Но это совсем было не похоже на тот боевой строй, который оказался нужным для победы. Война быстро отучила нас от парадного полёта, понятие слётанности истребителей существенно изменилось.

Групповой бой в воздухе требовал свободы манёвра для каждого пилота. Вместе с тем он требовал и определённой собранности, компактности группы, которые давали возможность командиру управлять действиями лётчиков, нацеливать их удары. Тесный строй уступил место большим дистанциям и интервалам. Эволюции самолёта командира группы, которыми он прежде подавал сигналы, заменила надёжная радиосвязь. Раньше, бывало, многие лётчики считали, что самое главное в слётанности группы в воздухе — держаться как можно ближе, что называется впритирку, друг к другу. Новые боевые порядки выдвинули перед лётчиками-истребителями иные требования. Как бы широк по фронту, растянут в глубину и эшелонирован по высоте ни был боевой порядок истребителей, каждый лётчик во время всего полёта должен был занимать в нём именно то место, которое определил командир.

От навыков лётчика строго выдержать своё место в этих трёх измерениях подчас зависел исход боя и даже личная судьба пилота. Осваивая тактику группового воздушного боя, вырабатывая его стиль, мы строго предупреждали молодых лётчиков: «Отставшего бьют». Тот, кто пренебрегал этим правилом, мог быстро стать жертвой «мессеров» — любителей лёгкой наживы.

Именно так случилось с одним из наших лётчиков, которого мы в шутку прозвали «Бородой». Он был неплохим истребителем, смело дрался, умел дерзать и добиваться победы. Но иногда «Борода», идя в строю, излишне горячился и, увлекаясь, мог принять поспешное решение. Он любил порою как бы немного «попартизанить». Вдруг отстав от всех или резко отвалив в сторону, «Борода» бросался на случайно проходившую мимо пару немецких самолётов и, чаще всего атакой издалека только припугнув, вражеских лётчиков, возвращался на своё место.

Кубанский воздух буквально кишел самолётами. В такой сложной обстановке нужно было как можно строже сохранять принятый воздушным патрулём боевой порядок. В тот день, о котором я хочу рассказать, в моей группе среди ведомых шёл и «Борода». Зная его слабую струнку, я время от времени оглядывался назад и, просматривая боевой порядок патруля, напоминал:

— «Борода», держи строй...

Вначале всё шло хорошо. Несмотря на большую высоту полёта и скорость, которую держал патруль, самолёт «Бороды» довольно точно сохранял интервалы и дистанции. Мы шли широко развёрнутым по фронту строем. Порою мимо нас проскакивали отдельные пары «мессеров». «Борода» неизменно докладывал мне о них по радио. В его голосе чувствовалось с трудом сдерживаемое нетерпение. Но я не вступал в бой с этими немцами. Для нашей мощной группы истребителей объект удара должен был быть другим.

Наконец появился достойный объект — группа «юнкеров». Благодаря большой скорости мы сразу оказались в выгодном для атаки положении. Ударили по «юнкерам» сзади, со стороны солнца, и сразу зажгли несколько машин. Заканчивая атаку, я заметил вторую группу немецких самолётов.

— Новая цель, — тотчас же предупредил я своих ведомых.

Чутьё подсказывало, что где-то тут, между двумя группами бомбардировщиков, обязательно должны быть «мессершмитты» сопровождения. Они, конечно, не преминут контратаковать нас. Поэтому наш воздушный патруль должен быть всё время в кулаке и ни в коем случае не растекаться по небу в погоне за удирающими немцами. Подал команду, я огляделся. Весь патруль был на местах. Нехватало только одного самолёта.

— «Борода», где ты?

Но едва успев спросить, я уже должен был отбивать контратаку восьмёрки немецких истребителей. Сбив одного немца и поставив патруль в более выгодное положение, я снова позвал «Бороду». Он не отвечал. Закончив бой без него и вернувшись на аэродром, мы узнали от офицера, дежурившего на радиостанции наведения, куда девался «Борода». Увлёкшись «юнкерами» и видя только одних их, он оторвался от патруля и попал под огонь истребительного заслона немцев. Отколовшийся от коллектива пилот был подбит и только

благодаря случайности приземлился не на вражеской территории, над которой мы вели бой, а в передовых цепях нашей пехоты. Это было хорошим уроком для всех нас, и в особенности для молодых лётчиков, постигавших сложную науку группового воздушного боя.

Было отраднo наблюдать, как они глубоко воспринимали искусство манёвра. В одном из них — Александре Клубове — мы верно угадали ведущую черту его характера: умение навязать противнику свою волю. Тренируя его на ведущего, я был его ведомым. По радио подавал ему команду, как строить манёвр, иногда заходил ему в хвост и показывал: вот так надо идти в атаку.

Во время одного такого учебного полёта появились «мессеры». Мои ученики на мгновение растерялись и расползлись. Одного «мессера» я сбил в перевернутом положении самолёта. Потом стал окликать своих лётчиков.

— Где вы?

Клубов оказался выше меня. Он вёл бой. Меня обрадовала его манера драться. На земле это спокойный даже чуть флегматичный человек, я бы даже сказал тихоня. В учебных полётах манёвры Клубова были даже несколько вяловаты. А сейчас, в бою, он преобразился. Его движения сделались резкими и сильными. Он надел на врага и коротким ударом сверху зажёг немца.

В Клубове жила настоящая душа истребителя: он всегда искал боя. И вместе с тем это был лётчик трезвого риска. С каждым боем росло наше уважение к этому тихому, малоразговорчивому и очень спокойному лётчику. Можно на земле съезть, как говорится, пуд соли с человеком и всё-таки хорошо не узнать его. А иногда достаточно увидеть этого же человека в боевой обстановке, чтобы сразу оценить его качества. В воздушном бою резко обнажаются свойства лётчика, его сила, его воля.

Клубов рос на наших глазах. Один из красивых боёв мы провели с ним уже после Кубанского сражения над рекой Миусс, когда он прикрывал мою ударную группу. Немцев было много. Сорок бомбардировщиков и двенадцать истребителей. Зная общую воздушную обстановку в этом районе, мы ещё на земле разработали примерный план боя. Клубов должен был связать немецких истребителей. Он это и сделал. В то время, когда моя четвёрка занялась бомбардировщиками, четвёрка Клубова отбила две контратаки «мессершмиттов», прочно связала их и нанесла им потери. Сражаясь с «юнкерсами», я был твёрдо уверен, что Клубов сделает своё дело — свяжет немецких истребителей и, закончив бой, только спросил его по радио:

— Сколько?

Четвёрка Клубова сбита трёх немцев и обеспечила мне свободу действий.

В боевой жизни каждого лётчика случаются особенные, критические моменты, когда его судьба буквально висит на волоске. Именно в эти мгновения с наибольшей полнотой сказываются его качества воздушного воина. Думая о Клубове, я припоминаю в нём те черты, которые свойственны советскому лётчику. Он смел, но не бесшабашен. При всём своём спокойствии и хладнокровии он умеет в нужную секунду рискнуть больше обычного. Именно таким увидели мы Клубова в тот летний вечер, когда он возвращался из воздушной разведки.

Я стоял на аэродроме. Клубов почему-то задержался в полёте. Уже давно прошли сроки, когда его машина должна была показаться на горизонте. Я запросил его по радио. Клубов коротко ответил: «Дерусь».

Потом замолчал. Повидимому, с ним что-то случилось. Тревога росла с каждой минутой. Но в глубине души я верил, что Клубов всё же придёт. И вот он пришёл... Его машина странно ковыляла в вечернем воздухе. С ней делалось что-то непонятное. Она вдруг резко клевала носом и казалось, что вот-вот рухнет вниз. Потом — так же неожиданно истребитель выравнивался и даже слегка набирал высоту. Так повторилось трижды. Мы поняли, что на самолёте Клубова перебито управление и он держит машину одним мотором. Она могла в любую секунду камнем пойти к земле. Я хотел одного: чтобы Клубов покинул самолёт на парашюте. Но передать этого не мог — его рация не работала.

Клубов пошёл на посадку. Было страшно смотреть, как, планируя, самолёт вдруг снова клюнул. Вот-вот — врежется в землю. Клубов дал форсированный газ. Машина чуть взмыла вверх. В тот же момент Клубов прикрыл газ и мастерски приземлил самолёт на живот. Мы подбежали к нему. Самолёт был изрешечён пулями. Клубов вылез из кабины, молча обошёл машину и, покачав головой, тихо сказал:

— Как она дралась!...

Присев на корточки, он стал на песке рисовать нам схему боя. Он дрался с шестью «мессерами» на вражеской территории. Двух немцев он сбил, но ему повредили управление. Машина перестала слушаться лётчика. Он всё же перетянул её на нашу территорию. Самолёт стал всё больше и больше зарываться носом. Клубов уже решил было прыгать с парашютом, когда самолёт по какой-то игре случая вышел из пике. И Клубов привёл полуживую машину на свой аэродром. Рассказав это, он встал, раскрыл планшет и в обычной, спокойной манере доложил результаты разведки.

Клубов — один из тех пяти лётчиков, которые стали гордостью нашей части. Они не только восприняли боевой стиль ветеранов части, но в свою очередь внесли много нового, интересного в тактику воздушного боя. При всём единстве стиля, выработанного у нас, каждый из них имел свои характерные черты, свой боевой почерк! Их крылья выросли в нашем коллективе. Гораздо позднее мы с Клубовым вели бои на Висле. Он сбил ещё одного немца. Теперь его счёт доходил до пятидесяти уничтоженных самолётов врага и ему было присвоено звание дважды Героя Советского Союза.

## 5. В наступлении

Советские лётчики блестяще выиграли Кубанскую воздушную битву. Теперь уже никакой речи не могло быть о том, что враг вернёт утерянную им инициативу в воздухе. События складывались так, что с каждым днём войны наша авиация всё увереннее и увереннее подходила к окончательному завоеванию полного и безраздельного господства над полями сражений.

Было бы, конечно, неправильным считать, что теперь уже всё сделано и нам, лётчикам, остаётся только пожинать лавры достигнутых успехов. Далеко нет! Враг, пользуясь тем, что англо-американцы не спешили с открытием второго фронта, снимал с запада авиацию и непрерывно наращивал свои силы на советско-германском фронте, насыщал самолётные парки своих воздушных эскадр самолётами последних, ещё более модернизированных типов, посылал для боёв с нами резервные кадры опытных лётчиков. Господствующее положение мы, советские лётчики, могли удержать за собой только непрерывно двигаясь вперёд в своём мастерстве и наращивая силу ударов по врагу.

Лично для меня битва над Кубанью ознаменовалась событием огромного значения. Советское Правительство удостоило меня высокой награды — звания Героя Советского Союза. Друзья тепло поздравили меня, когда я вернулся из полёта. В их горячих объятиях я чувствовал ту боевую дружбу, которая всегда отличала советских лётчиков. Сражение на Кубани ещё крепче сплотило лётчиков нашей эскадрильи. Мы жили тесной семьёй. Чувство товарищества входило в наш кодекс чести. Опасности и лишения учили нас высоко ценить братство и товарищество, скреплённые кровью. Мы были беспощадны к самим себе и остро реагировали на малейшее отклонение от тех правил лётной жизни, которые были созданы в воздушных боях.

Однажды случилось так, что пять «мессершмиттов» зажали одного нашего лётчика и в неравном бою сбили его. В глубоком молчании собрались лётчики на командном пункте эскадрильи. Тяжело и грустно терять товарища. Вернувшийся из полёта лётчик, держа в руках шлем, подошёл и стал рассказывать подробности гибели товарища. Он пролетал над районом боя и видел всё своими глазами. Мы начали задавать ему вопросы. Сколько было немцев? Как дрался погибший товарищ? Имел ли он возможность спастись?

Потом наступило молчание. Хотелось спросить этого лётчика. «Почему же ты остался в

сторонке? Почему предпочёл «уйти в кусты», почему не вступил в бой, если даже немцев было много?»

Молчание длилось долго. Никто не задал этих вопросов. Но сам лётчик понял, что думают товарищи. Он вдруг стал защищаться, горячо доказывая, что его помощь всё равно была бы напрасной, так как самолёт уже подбили.

Но его слова никого не убедили. Он обязан был, даже ценою своей жизни, прийти на помощь товарищу. Чувство чести и дружбы требует этого — то великое чувство, которое сплотило нас в коллектив, определила линию нашего поведения: «все за одного, один за всех». Лётчик, нарушивший этот закон дружбы и товарищества, не мог ждать от нас снисхождения. По его словам, его первой мыслью было — броситься в атаку. Но он этого не сделал. Почему? Что удержало его? Опасность риска? Со всей страстностью мы обсуждали этот поступок. Мы тут же судили лётчика коротким, суровым и справедливым судом чести. Он осознал свой тяжёлый поступок и в боях доказал, что может рассчитывать на нашу дружбу. Характерно, что в эскадрилье после этого случая мы стали друг к другу ещё ближе. Наши отношения, отмеченные высокой требовательностью, закалялись в огне новых воздушных сражений.

Как командир эскадрильи, а позже, полка, я придавал большое значение вопросу воспитания у молодых лётчиков чувства боевого товарищества, выработки правильного взгляда на характер той тактики воздушного боя, которая в основе своей имеет лётную пару. Три четверти, если не больше, успеха ведущего лётчика зависят от того, кто у него ведомый. Лётчики так и говорят: «Скажи мне, кто у тебя ведомый, и я скажу, как ты будешь драться». Ведомый должен быть сильным, смелым и умным лётчиком.

Я долго присматривался к молодому истребителю Голубеву, изучал его манеру драться, брал его с собой в воздух и пришёл к выводу, что он сможет стать хорошим ведомым. В моих планах «свободной охоты», нового вида боевой деятельности советских истребителей, ведомый играл большую роль.

Голубев — мой земляк — был спокойным, настойчивым и упорным сибиряком. Характером мы сошлись — он хорошо понимал цену дисциплины. Он хорошо понял и свою роль ведомого, хотя вначале придавал ей иное значение, нежели, то, которого требовала наша наступательная тактика воздушного боя.

Однажды, ведя в паре с ним бой с немецкими бомбардировщиками, я обратил внимание, что он хотя и точно держался в строю, но «юнкерсов» почему-то не атаковал. Приземлившись, я спросил его:

— Почему вы не расстреливали немцев?

— Я же прикрывал вас сзади, — недоумеваю, ответил Голубев, — вдруг бы появились «мессершмитты».

Надо сказать, что обстановка закончившегося боя почти совершенно исключала это пресловутое «вдруг», которое помешало Голубеву использовать силу своего оружия. Сверху над нами находилась группа прикрытия. Кроме того, перед заходом на атаку я, как обычно, хорошо осмотрелся, наносил удар на повышенной скорости. Немецким истребителям, если бы они даже и появились, трудно было бы внезапно атаковать нас.

Истоки голубевского «вдруг» лежали в неправильном понимании бытовавшей в лётной среде крылатой фразы «ведомый — щит ведущего», в огульном применении её во всех без исключения случаях. Я тут же постарался объяснить Голубеву ошибочность его взгляда. Правильнее было бы сказать, что они оба, и ведущий и ведомый в одинаковой мере должны быть щитами друг для друга. Ведь именно в этом и заложен смысл боевых действий пары самолётов. Пара — огневая единица, в которой каждый лётчик наносит удар противнику и в то же время своим огнём защищает напарника.

В той лётной школе, где учился Голубев, да и в некоторых других, можно было видеть красочно нарисованные плакаты, на мой взгляд, ошибочно трактовавшие суть боевых действий пары истребителей. На этих плакатах обычно на первом самолёте — ведущем — изображался богатырь с мечом, направленным на противника. На другом — ведомом



самолёте — лётчик держал в руках щит, прикрывая им своего командира от атак сзади. Воспитанный на таком понимании роли ведомого, молодой лётчик почти совсем исключал из своей практики полётов в качестве ведомого наступательные действия. А они, конечно, были необходимы. Случалось, что такие ведомые лётчики-«щиты», совершив по многу боевых полётов, не выпускали из своих пушек ни одного снаряда. И вот, вылетит на поиск противника патруль из шести лётчиков, а дерутся с врагом, наносят ему удар только двое. Почему? Да потому, что командир патруля пару машин назначит в верхний ярус, для прикрытия, а в его ударной четвёрке активную силу — «мечи» — представляют только ведущие пар, Вот и выходит, что почти весь патруль занят прикрытием, а уничтожить противника может только треть лётчиков.

Мы точно условились с Голубевым, как должна действовать пара в бою. Ведомый, кроме прикрытия ведущего, обязан и сам наносить удары противнику, наращивать силу атаки командира пары. И это действительно не только для боя с бомбардировщиками, но и с истребителями. А уж если последние подберутся сзади, святой долг ведомого предупредить об этом ведущего, отразить контратаку.

— Запомни, — сказал я Голубеву, — боеприпасы надо не только возить в самолёте, но и уничтожать ими противника.

Отправляясь в «свободную охоту», я сказал своему напарнику:

— Вы должны уметь читать мои мысли, а я ваши... В воздухе никаких лишних слов! Сообщайте по радио только самое нужное. Коротко. Точно. Мы оба. — одна мысль, одно действие.

Я не ошибся в Голубеве. Он умел мгновенно повторить любой мой манёвр. Он обеспечивал мне свободу действий. Всё своё внимание я устремлял на врага, уверенный в том, что мой тыл обеспечен — там Голубев, — уверенный в том, что в любую секунду он нарастит силу моего удара своей атакой. Строя свой манёвр соответственно моему манёвру, он как бы читал мои мысли, реагируя с мгновенной быстротой. Свой самолёт он всегда вёл так, что видел меня под углом, имея хороший сектор обзора и обеспечивал себе атаку.

В первый же свободный полёт нам повстречалась «рама». Голубев увидел её и предупредил по радио:

— Вижу слева, сорок пять градусов, выше — «раму».

Точность доклада облегчила принятие решения. Я развернулся для атаки, а ведомый оттянулся, оберегая меня с хвоста. Немец вывернулся из-под моей трассы. Он вышел на Голубева, и тот сбил его.

Нигде так ярко не проступает закон взаимодействия между ведущим и ведомым, как в «свободной охоте». «Свободная охота» — это наивысшая форма боевой деятельности истребителей. Лётчиков, желающих быть «свободными охотниками», у нас насчитывалось много. Но не каждый мог стать им. Иной пилот прекрасно дрался в групповом бою, отлично сопровождал свои штурмовики или бомбардировщики, был достаточно зорек и внимателен в патрульной службе. Здесь его ободряло своеобразное чувство «локтя», или, вернее, «чувство крыла», близость соседей, голос авианаводчика, позиции своих сухопутных войск. Истребители-охотники лишены этого. Вдвоём или вчетвером они проникают за линию фронта на большую глубину. Там, устраивая нечто вроде воздушных засад, они неожиданно для врага атакуют его самолёты, уничтожают паровозы и автомашины, терроризируют противника на огромном пространстве. С сотней случайностей и непредвиденных обстоятельств может встретиться лётчик в «свободной охоте». Идя на неё, он должен быть хорошо уверенным в своих силах, в своей машине, в напарнике.

Уходя в свободный поиск, истребитель предоставлен самому себе и может рассчитывать только на своё умение. Он сам избирает цель удара. Она всегда должна быть достойной затраченных на поиск усилий. Трезвый «расчёт, смелость, хитрость и знание тактики воздушного боя — краеугольные камни «свободной охоты». Познать и совершенствовать эту тактику можно было только пристально следя за тактикой противника, критически разбирая свои действия и обладая большим практическим багажом.

Мы стимулировали у наших лётчиков желание итти в «свободную охоту». Большая честь завоевать право на этот вид воздушного боя. Должен сказать, что свободная охота удалась мне не сразу. Были и «холостые» вылеты, когда мы ни с чем возвращались на аэродром. Были и неудачи, когда враг успевал предупредить атаку и от нападения нам приходилось переходить к обороне, обороне трудной и опасной, ибо дело происходило над вражеской территорией, далеко от линии фронта. Слабовольных людей эти первоначальные неуспехи, может быть, и склоняли к мысли совсем отказаться от «свободной охоты». В нашей части собралась лётчики крепкой закалки. Продолжая охотиться, мы каждый день приносили командиру добычу. Фото-кинопулеметы прекрасно запечатлевали на плёнке зажигаемый охотником вражеский бомбардировщик или истребитель. Рассматривая эти снимки, мы на специальных разборах восстанавливали картину боя и тут же выработывали новые, более действенные тактические приёмы.

В успехе всех действий истребителя-охотника большую роль играло умение обмануть бдительность хитрого и осторожного противника. Однажды мы заметили, что несколько дней подряд над расположением наших войск регулярно появляется дальний немецкий разведчик. Это был «Ю-88», вооружённый, как это водилось у немцев, несколькими фотоаппаратами. Свою разведку он обычно производил на больших высотах. Порою его можно было заметить с земли только по следу инверсии, которая белой полосой возникала на небе.

— Надо перехватить немца, — решили мы с Голубевым.

Маршрут полёта вражеского разведчика в тот день был как бы осью всего района нашей охоты. Немец обычно ходил на высоте в восемь тысяч метров. Планируя перехват врага, мы держались на тысячу метров ниже — так удобнее было наблюдать. Мы ходили в намеченном районе довольно долго. Немца не было. Я даже забеспокоился: пропустили! Но вот зоркий Голубев, как всегда коротко, доложил:

— Идёт. По курсу выше...

Мы не стали сразу набрасываться на «юнкерса». Пусть, если даже немцы нас заметили, думают, что мы их не видим. Продолжая полёт в прежнем направлении, мы как бы разминувшись с противником. Лёгкий набор высоты, который мы начали, вряд ли был заметен для вражеского экипажа. Прошло больше полминуты. Когда «Ю-88», продолжая лететь на восток, почти стал скрываться из глаз, мы резко развернулись и отсекали ему путь отхода.

Сближение заняло порядочно времени. Не беда! Мы были твёрдо убеждены в своём успехе. Так оно и случилось. Заметив, наконец, нас сзади себя, немец попытался ускользнуть от атаки резким снижением. Более чем с восьми с половиной тысяч метров мы начали крутое пикирование. С дистанции в сто метров я расстрелял вражеского стрелка. Затем перенёс огонь на правый мотор. Не выходя из пике, немец рассыпался на куски.

«Свободная охота» быстро стала любимой формой деятельности лётчиков нашей части. Командир правильно определил, насколько важна непрерывность этой охоты. Мы вели свободный поиск врага не только в периоды затишья на фронте, но и в более горячее время.

Выполняя эту задачу, наш командир как бы раздвигал границы того участка фронта, над которым наши истребители изгоняли и уничтожали вражеские самолёты. Воздушное патрулирование, вылеты по вызову рации наведения он сочетал с обязательным выделением нескольких пар «свободных охотников», которые, зная расположение вражеских аэродромов, уходили на маршруты немцев, искали там врага и нещадно уничтожали его, радируя в то же время своим воздушным патрулям, чтобы те приготовились к перехвату прорвавшихся немцев.

Довольно часто в такую «охоту» командир выделял и меня с Голубевым. Выполняя эти задания, мы сбили большое количество немецких самолётов. Именно в свободной охоте я сбил «юбилейный» — пятидесятый вражеский самолёт. Это был «физелер-шторх», — немецкий самолёт связи. Машины этого типа, похожие на стрекоз, курсировали между немецкими штабами, перевозя срочные оперативные документы и штабных офицеров. Выследив их трассу, я атаковал и сбил немецкого связиста.

Вскоре на своём участке фронта мы добились такого положения, когда немцы, по словам пленных, считали, что здесь дерутся только советские асы. Один из сбитых нами немецких пилотов спросил:

— Как зовут русского аса, который сбил меня?

Этот немец, повидимому, считал себя асом. Фюзеляж его самолёта был расписан различными значками. Сбил его наш средний, обыкновенный лётчик. Немец даже несколько опешил, когда узнал это.

Немецкие асы заносчиво именовали себя «рыцарями воздуха». Они по-дикарски украшали свои машины амулетами, были суеверны и, как это ни покажется странным, по природе своей трусливы, хотя среди них встречались и опытные пилоты. Но в большинстве случаев они предпочитали лёгкую добычу. В войне они видели средство обогащения. Об этом со всей откровенностью сказал нам сбитый немец. Он заискивающе смотрел на нас, советских лётчиков, полагая, что ведёт с нами профессиональный разговор. Глядя на этого немца, я невольно сравнивал его с моими однополчанами. Другие цели, другое вдохновение жили в душе советского лётчика!

Поиск врага в воздухе — это было только одной стороной той «свободной охоты», которая у нас культивировалась. Мы приучались нещадно бить противника, где бы он ни был — в воздухе или на земле. Борьба за господство в воздухе — это не только воздушные бои. Массированные удары наших бомбардировщиков и штурмовиков по аэродромам, авиабазам серьёзно ослабляли немцев. Мы — «свободные охотники» — тоже включились в эту «наземную» борьбу с вражеской авиацией. Наша тактика и здесь основывалась на стремительном, неожиданном, соколином ударе.

Как-то раз, чтобы подытожить опыт, генерал собрал истребителей-охотников на специальную конференцию. Один за другим лётчики выходили на трибуну и рассказывали о своих методах, своей тактике. Наши аэродромы тогда располагались по берегу Чёрного моря. Немцы, запертые в «крымской бутылке», сносились с материком только морем и по воздуху. Многочисленные «юнкеры-52» и «фокке-вульф-200» совершали регулярные рейсы между Крымом и румынскими берегами.

На конференции мы вспомнили опыт лётчиков-сталинградцев. В историю воздушной войны они вписали увлекательную страницу побед, блокируя с воздуха группировку Паулюса. Наша тактика «свободной охоты», применённая над морем, могла стать губительной для немецкой транспортной авиации. Я получил разрешение на такую «охоту». Чтобы увеличить время пребывания в воздухе, мы поставили на наши самолёты дополнительные бачки с горючим.

Первый же вылет принёс победу. Мы с Голубевым сбили два транспортных немецких самолёта. Один ожесточённо отстреливался, ибо мы допустили ошибку, атакуя его сверху. Пришлось немало повозиться с ним и истратить гораздо больше боеприпасов, нежели мы рассчитывали, прежде чем эта трёхмоторная машина упала в воду и утонула со всем экипажем. Другой «Ю-52» был зажжён одной атакой снизу. Для этого нам пришлось итти бредущим, едва-едва не касаясь гребешков волн фюзеляжами самолётов.

Дополнительные бачки с горючим позволили нам пробыть на «охоте» очень долго. Дзусов потом рассказывал, что он очень беспокоился за нас. Мы вели поиск врага на сухопутных самолётах. Под нами было море. Малейший перебой в работе мотора, который в обычных условиях полёта над землёй не вызывает тревоги, здесь был неприятен. Дзусов поддерживал с нами связь по радио. Он знал, в каком квадрате моря мы находимся, что делаем, с кем дерёмся. Он опасался, что мы слишком увлечёмся. Море есть море. После того как мы сбили второго «Ю-52», по радио нам передали:

— Пора возвращаться...

Хотелось ещё поохотиться, но, пожалуй, командир был прав. И мы повернули к берегу.

Весна и лето сорок третьего года были для всех советских лётчиков горячей страдной порой. Ведь именно в это время была уничтожена большая часть тех четырнадцати тысяч самолётов, которых лишились немцы в этом году. Борьба с врагом в воздухе протекала на

фоне победоносного наступления советских войск, начатого ещё на Курской дуге. Мне не довелось непосредственно участвовать в этом сражении, которое, по определению товарища Сталина, поставило немецкую армию перед катастрофой. Наша часть в дни битвы на Курской дуге базировалась несколько южнее, мы только косвенно содействовали разгрому огромных немецких сил под Орлом и Белгородом. Первые за время войны победные салюты, данные в Москве в честь этого большого успеха советских войск, радостно отозвались в наших сердцах. В каждом новом воздушном бою, возникавшем над боевыми порядками наших наступающих войск, мы старались достичь наибольшего успеха. И то, что потом в приказах товарища Сталина не раз упоминалось название нашей части, служило для нас самым высоким признанием наших успехов, звало к ещё большему упрочению доброй воинской славы нашей гвардейской части.

Ось наступления войск фронта, в составе которого мы действовали, проходила на юге. В результате тяжёлых боёв был освобождён Мариуполь. Это совпало и с радостным событием в моей личной боевой жизни — Советское правительство ещё раз высоко оценило мои усилия в борьбе с врагом — в Мариуполь я вошёл дважды Героем Советского Союза.

В развернувшемся наступлении мы действовали преимущественно с целью уничтожения неприятельских бомбардировщиков. Хотя задачи истребителей и многообразны, но всё же одной, самой основной из них, по существу, всегда определяется и поиск противника и уничтожение его в воздушном бою. Мы учили своих лётчиков, что их тактика всегда должна исходить из этой главной задачи, которую ставили перед собой. Эта цель вырисовывается тем более отчётливо, чем более лётчик будет проникнут идеей всемерной поддержки своих сухопутных войск.

В боях мы старались воспитывать у наших лётчиков стремление к тому, чтобы они всегда и во всём были самыми активными помощниками пехотинца, танкиста, артиллериста, сапёра — бойца любого рода сухопутных войск. Тесное содружество «земли» и «воздуха» обеспечивало успехи Советской Армии. Мы, лётчики-истребители, завоёвывали господство в воздухе именно для того, чтобы обеспечить своим сухопутным войскам свободу манёвра.

Чем немцы стремились повлиять на этот манёвр? Что являлось их ударной силой при попытках воздействия с воздуха? — Бомбардировочная авиация! Значит, чем больше наш истребитель собьёт вражеских бомбардировщиков, тем большую помощь он окажет сухопутным войскам. Бомбардировщики противника всегда являлись главной целью для советского истребителя.

Случалось порою, что некоторые лётчики не совсем твёрдо уяснили себе это требование. В наступлении наших войск часто и на земле и в воздухе складывалась довольно острая обстановка. Враг усилиями своих танковых и авиационных сил всячески пытался приостановить продвижение наших войск. Как-то раз вместе с другими офицерами нашей части мне пришлось поехать в штаб одного общевойскового соединения, чтобы договориться о деталях совместных действий. Прибыв туда, мы вынуждены были выслушать упрёки по адресу истребителей соседней части.

— Мы не можем утверждать, что они действуют плохо, — сказал командир стрелковой дивизии. — Они сбивают много «мессершмиттов», это мы видим своими глазами, но вражеские «юнкерсы» частенько «висят» над нами...

Стрелковую дивизию прикрывала до этого хорошая истребительная часть. Она имела отличные боевые кадры. Однако претензии общевойскового командира были законны. Как раз перед этой поездкой на аэродроме я встретился с командиром истребителей, о которых шла речь.

— Как воюете? — спросил я его.

— Неплохо, — улыбаясь, ответил он. — За прошлые два дня мои лётчики сбили двадцать два самолёта противника. Сегодня, в первую половину дня, ещё шесть. Словом, «господствуем»...

Боевые потери в этой части были незначительные. Сбив двадцать две вражеские машины, она потеряла четыре самолёта. Это был хороший счёт. Истребители действительно

дрались неплохо. Но беда состояла в том, что «господствуя», они решили свою задачу односторонне. Они считали, что всё зло в «мессершмиттах», а поэтому борьбе с вражескими бомбардировщиками внимания уделяли недостаточно. Из двадцати двух сбитых самолётов противника было только четыре бомбардировщика.

Взвешивая эти результаты, нелегко было определить, кто же всё-таки на этом участке являлся «хозяином воздуха». С одной стороны, наши истребители выигрывали воздушные бои. С другой стороны, враг, неся большие потери в истребителях, своими бомбардировщиками всё же сковывал нашу пехоту. Это последнее обстоятельство, на мой взгляд, и должно было в данном случае служить критерием того, сколь эффективно выполняют свою задачу истребители. В сложившейся обстановке главной их задачей, конечно, было уничтожение вражеских бомбардировщиков, ибо в конечном счёте все стремления каждого лётчика должны быть направлены на то, чтобы содействовать развитию успеха сухопутных войск.

Ещё на первых этапах войны, оттачивая и совершенствуя приёмы борьбы с вражескими истребителями, лётчики нашей части усиленно работали над вопросами уничтожения неприятельских бомбардировщиков. Если бой истребителей с истребителями в большей степени основан на мастерском владении боевым пилотажем, то бой истребителей с бомбардировщиками содержит в себе иные приёмы. Успех этого боя зависит от многих факторов, среди которых видное место занимает острота тактического замысла истребителей.

Анализируя наши бои с бомбардировщиками, нельзя было не заметить, что обычно они возникали при количественном перевесе сил на стороне противника. Почему так происходило? Может быть, потому, что наших самолётов вообще было меньше, чем немецких? Конечно, нет. Если это в какой-то мере и имело место на первом этапе войны, то в дни, о которых идёт речь, обстановка резко изменилась. Теперь мы, а не немцы располагали боевой техникой в больших количествах. Эта техника по качеству превосходила немецкую. И вместе с тем, всё же часты были случаи, когда небольшой группе наших истребителей приходилось вступать в бой с значительными силами немецких бомбардировщиков. В чём же дело?

Получалось это потому, что масса наших истребителей не могла, попусту тратя горючее и моторесурсы, целыми днями висеть над полем боя. Высылая вперёд авангард — воздушные патрули, — авиационные командиры остальную часть истребителей держали в кулаке, на аэродромах, и по мере надобности поднимали их в воздух, наращивая силы. Почти неизбежная необходимость атаковать крупные отряды немецких бомбардировщиков сравнительно меньшими силами требовала от лётчиков авангардного воздушного патруля исключительной напористости, изворотливости и смелости.

Немцы редко приходили на поле боя одной группой бомбардировщиков. Эшелонируя их по времени, они появлялись отряд за отрядом. Что являлось главным для воздушного патруля, который должен был один-на-один встречать несколько групп вражеских бомбардировщиков? На это мне хочется ответить эпизодом из боевой практики нашей части. Дзусов в шутку назвал этот бой «нахальным». По-моему, в некоторых случаях истребители должны быть дерзкими до нахальства. Это отлично действует на малоустойчивого противника.

«Нахальный» бой начался с того, что, идя четвёркой между двумя ярусами облачности, мы услышали по радио торопливую информацию авианаводчика:

— Северо-западнее две группы «юнкерсов-88». Интервал между группами одна минута. Юго-западнее отряд «Хейнкелей-111». Верхний ярус — возможны «мессершмитты»...

Положение было сложным. Нас всего четверо. Немцев, по самым скромным подсчётам, около тридцати. К тому же они шли с разных направлений. Я слышал, что авианаводчик вызвал с аэродрома дежурные подразделения. Однако пока они подойдут сюда, немцы могут отбомбиться по нашим войскам. Долг истребителя — уничтожить вражеский

бомбардировщик раньше, чем тот подойдёт к цели. А если врагов много, то сначала хотя бы помешать их бомбометанию, заставить свернуть с курса, а потом уничтожить.

Второй парой истребителей командовал лётчик Старичков.

— Прикрывайте меня, — приказал я ему по радио и пошёл в атаку на те две группы «юнкерсов», которые подходили с северо-запада.

Почему я так сделал? Во-первых, они были ближе к нашим войскам, чем «хейнкели»; во-вторых, здесь их было больше. Моя атака была направлена на немцев сверху, под небольшим углом к их боевому курсу. Бил я, как это и нужно делать в таких случаях, по флагманской машине. Пожар, возникший от зажигательных снарядов на ведущем немце, послужил для всей группы сигналом к сбрасыванию бомб. Расползаясь под облачностью вправо и влево, немцы открыли бомблюки и стали поспешно освобождаться от груза. На какое-то мгновение я взглянул вниз. Линия фронта на этом участке проходила по речке. Я был удовлетворён: вражеские бомбы падали западнее речки, на немцев.

Вторая группа «юнкерсов» не стала ожидать гибели своего флагмана. Вернее, я думаю, этот, второй ведущий, видя, что произошло впереди, счёл за благо поскорее развернуться и уйти в сторону. Невольно увлекаясь погоней, я стал пикировать за ведущим «Ю-88». Немец шёл вниз круто. Дымя правым мотором, он стал входить в облачность. В это время я услышал предупреждение авианаводчика:

— «Хейнкели»...

Мы успели перехватить их на боевом курсе. Я не могу ручаться, что ни одна бомба с этих немецких машин не упала восточнее речки. Но «земля» потом подтвердила, что один из бомбардировщиков головного звена, зажжённый первой же атакой, врезался в бугор и взорвался на собственных бомбах между нашими и немецкими окопами.

Все три атаки заняли совсем мало времени. Продолжая разгружать бомбы на головы своих войск, немцы ложились на обратный курс. Но было поздно. Справа и слева их взяли в клещи наши скоростные истребители из дежурных подразделений, вызванные авианаводчиком. Мой воздушный патруль, в меру сил и возможностей, выполнил свой долг. Боеприпасы и горючее кончались. Взглянув, как наши хорошо бьют расползающихся во все стороны немцев, я подал команду патрулю:

— Домой.

Дерзкая атака — одна из основ тактики воздушного боя с бомбардировщиками врага. Их боевой порядок основан на плотном огне, создаваемом стрелками во всей сфере, окружающей самолёты. Если строй истребителей для свободы манёвра развёрнут по фронту и в глубину, то строй бомбардировщиков организуется на малых дистанциях и интервалах между самолётами, он должен создать некоторое подобие «огневого ежа». Разбить этот «ёж» — задача трудная. Не зная мёртвых зон обстрела или же наиболее слабо защищённых огнём направлений, истребитель никогда не сможет близко подойти к группе бомбардировщиков. А держась вдали — не причинит им вреда. Суть борьбы с бомбардировщиками не в том, чтобы выстрелами издали снять один-два самолёта. Важно стремительной атакой расколоть боевой порядок всей группы, уничтожить флагмана, лишит группу управления, создать среди её экипажей панику и замешательство, а затем бить поодиночке каждый самолёт.

Показные уроки воздушного боя с «мессершмиттами» я проводил на Кубани. Ближе к осени, когда мы штурмовали немецкие укрепления на реке Молочной, мне вместе с Голубевым и двумя лётчиками нашей части довелось дать ещё один урок — урок боя с бомбардировщиками. На Молочной немцы защищались очень упорно. Всё, что успело спастись от разгрома в Донбассе, остановилось здесь, перед входом в Северную Таврию. Немцы закопались в землю, яростно препятствуя нашему наступлению.

Контратаки врага поддерживались крупными силами бомбардировщиков. Недостаток в «мессершмиттах» заставил врага отказаться от сопровождения бомбардировщиков истребителями.

Большие группы «юнкерсов» и «хейнкелей» появлялись в чрезвычайно плотном строю, защищённом со всех сторон огнём бортовых точек. Дня два эта тактика давала немцам

известный успех. Действовавшие тут наши истребители из соседней части, видимо, вели себя в обращении с немцами не особенно напористо. Их сменила наша часть.

В час дня мы поднялись в воздух. Дзусов с радиостанции наведения дал нам понять, что на командном пункте, рядом с ним находится большое авиационное начальство. В его голосе чувствовалось беспокойство — не поставим ли мы под сомнение честь нашей гвардейской части.

«Ничего, командир, вытянем», — подумал я и строго официально передал вниз:

— Понято. Выполняю задачу...

А задача состояла в том, чтобы встретить крупную группу немецких бомбардировщиков. Воздух над Молочной был густо насыщен авиацией. К тому же стояла дымка. Эта дымка чуть не сорвала наш бой. Завидев вдаль крупную эшелонированную по высоте группу самолётов, мы бросились навстречу. Уже готовясь нанести удар спереди сверху, я вдруг усомнился: не наши ли это самолёты? Дело в том, что на больших скоростях, почти на встречных курсах и при плохой видимости действительно было очень трудно издали разглядеть все конструктивные детали самолётов.

— Не стрелять! — сказал я лётчикам и тут же, не сдержав себя, выругался во весь голос.

Кресты! На плоскостях самолётов теперь были ясно видны кресты. Огонь открывать было поздно — мы уже находились над немцами, расходясь с ними на встречных курсах.

Вот когда пригодилась привычка моих лётчиков к резкому манёвру всей группой. Внезапным разворотом мы нависли сзади над немцами. Это было опасно — немцы могли обстрелять нас. Но всё обошлось благополучно.

— Атака!

Патруль понёсся на строй бомбардировщиков. Сплошной стеной перед нами встали вражеские трассы. Но четвёрка советских истребителей упрямо шла вперёд, как бы раздвигая эти белые и красные линии огня и металла.

В моём прицеле прочно утвердился силуэт немецкого флагмана. Нажимаю на гашетки. Очередь! Очередь! И в тот же момент всё впереди вспыхнуло ярким пламенем. Что-то сильно ударило по колпаку кабины, по фюзеляжу, по плоскостям. Немецкий бомбардировщик взорвался, и мой самолёт пронёсся сквозь взрыв. Только по какой-то случайности моя машина не получила серьёзных повреждений.

Потеря флагмана и внезапная потеря ещё нескольких самолётов внесли замешательство в экипажи немецких бомбардировщиков, сломали их строй. Теперь важно было превратить это замешательство в панику. Мы повторили атаку снизу. Вспыхнуло ещё несколько немцев. Нервы врага не выдержали, бомбардировщики повернули вспять.

— Молодцы! — услышал я голос Дзусова. — Командующий благодарит за бой.

...Всё это происходило как раз поблизости от тех мест, где два года назад я бродил по степи с израненным «мигом», пробиваясь из вражеского окружения. Два года! Сколько событий, сколько перемен! Как изменилось небо! Изгоняя воздушного противника с поля боя, мы вели развёрнутое авиационное наступление. Тысячи советских самолётов поддерживали стремительные наступательные операции наших сухопутных войск. Долго мы не засиживались ни на одном аэродроме — советская пехота, советские танкисты и артиллеристы усиливали свой натиск на врага. Оставляя за собой разрушенные города и селения, он неудержимо откатывался на запад. Войска соседнего фронта уже перешагнули за Днепр, готовились к штурму Киева. Мы, овладев Мелитополем, вышли на степные просторы Северной Таврии, плотно закупорили немцев в «крымской бутылке».

Осенью сорок третьего года товарищ Сталин в своём приказе подвёл некоторые итоги успехов советских войск. За год мы отвоевали у немцев почти две трети оккупированной ими ранее советской земли, вызволили из-под немецкого ига десятки миллионов советских людей.

«Наши успехи действительно велики, — говорилось в приказе товарища Сталина. — Но было бы наивно успокаиваться на достигнутых успехах... Теперь враг с особым

остервенением будет драться за каждый клочок захваченной им территории, ибо каждый шаг нашей армии вперёд приближает час расплаты с немцами за их злодеяния, совершённые ими на нашей земле».

Приказ товарища Сталина звал к новым победам, ставил задачи перед каждым советским воином, требовал от нас ещё больших усилий и подвигов в борьбе с врагом.

## 6. Высшая награда

Аскания-Нова, возле которой был оборудован наш полевой аэродром, до войны славилась своим заповедником. Тут под руководством учёных-зоологов производились наблюдения над различными животными, птицами, растениями. Теперь, когда мы вернулись в эти места, заповедник предстал перед нашими глазами опустошённым. Всё было разграблено, уничтожено, предано огню. Над опустевшими вольерами, разрушенными лабораториями и службами заповедника носился прогорклый запах пожарища; куда ни кинь взглядом — разруха, запустение...

Действуя с аэродрома Аскании-Нова, нам удалось достичь значительных успехов в борьбе с противником. Здесь, как и раньше, мы старались возможно шире, эффективнее использовать ту прекрасную боевую технику, которую в достаточном количестве давала нам, лётчикам, отечественная индустрия. В числе различной аппаратуры, применяемой нами в схватках с врагом, советская промышленность дала на фронтовые аэродромы отличное техническое средство, облегчавшее сложный труд поиска воздушного противника и наведения на него истребителей. Я имею в виду радиолокационные приборы — вторые глаза лётчиков, глаза, которыми мы могли следить за немцами на всём протяжении их полёта, начиная с подъёма в воздух на базовом аэродроме.

Аскания-Нова являлась точкой, с которой нам было предписано нести охрану переправ на Сиваше, не допускать появления над ними вражеских самолётов. Прибор, о котором идёт речь, был установлен на командном пункте аэродрома, и я часто проводил возле него своё свободное время между боевыми вылетами.

Операторы неотлучно следили за показаниями радиолокатора. Едва только в секторе наблюдения, где-то ещё очень далеко, за линией фронта, в воздухе появлялись самолёты противника, — экран радиолокатора оживал. Зеленоватые, чуть подрагивающие линии говорили о примерной численности засечённой группы машин, её удалённости, высоте и курсе полёта. Этих данных хватало, чтобы быстро решить задачу перехвата вражеских самолётов, рассчитать место встречи, направить туда своих истребителей. Идя к цели, они уже в воздухе, по радио могли получить дальнейшие сведения о противнике.

Разумеется, чтобы хорошо использовать этот прибор, уметь видеть его глазами, нужна была определённая тренировка. Помнится, в первые дни, когда нам была поставлена задача охраны переправ, общевойсковые командиры забеспокоились: почему над переправами не патрулируют истребители? Их беспокойство, конечно, было оправданным — переправы находились в так называемой «зоне внезапности», то-есть на таком удалении от линии фронта, которое при старой системе оповещения предоставляло противнику возможность неожиданно появиться над целью.

Всё это, конечно, было так. Но вместе с тем ограниченный запас горючего, которым располагает истребитель, делал очень затруднительным непрерывное патрулирование над переправами. Можно было сжечь без всякой пользы колоссальное количество бензина, израсходовать моторесурсы и всё же не обеспечить переправы от нападения вражеских бомбардировщиков.

«Радиоглаза», установленные на нашем аэродроме, позволяли нести службу охраны переправ иным и более надёжным порядком. Не скрою, были, конечно, скептики, которые с опаской отнеслись к такому плану. Их смущала необходимость отхода от уже установившихся, привычных форм организации прикрытия.

Свою уверенность в зоркости «радиоглаза» мы подкрепили расчётами и некоторой



тренировкой. Прежний боевой опыт учил, что применение любого приёма или средства в воздушных боях должно быть смелым и решительным. Только тогда они могут надолго озадачить врага, принесут реальные, осязаемые плоды в борьбе.

Хорошо помнится осеннее утро, когда, ещё с вечера расставив самолёты в определённом порядке, мы пришли на аэродром. Машины были поставлены с таким расчётом, чтобы по первому же сигналу восемь лётчиков одновременно могли пойти на взлёт. Это нужно было для того, чтобы в считанные секунды первая группа истребителей могла оказаться в воздухе, и тотчас, без какой бы то ни было затраты времени, в нужном боевом порядке лечь на курс. Вслед за первой восьмёркой, если это оказалось бы нужным, так же быстро и компактно могли взлететь другие истребители.

Поёживаясь от утреннего холодка и одев парашюты, лётчики заняли свои места в кабинах, проверили оружие, прогрели моторы. Началось ожидание. Вместе с ними ждал и я, неотлучно дежуря возле радиолокатора. «Радиоглаз» внимательно прощупывали всю опасную зону, посылая свои импульсы на много километров за линию фронта. Но пока что экран локатора был чист — противник не показывался. Шло время, а вместе с ним закрадывалось некоторое сомнение: исход дела почти целиком зависел от того, сумеем ли мы вовремя, находясь здесь, на аэродроме, обнаружить поднявшихся со своих баз немцев.

— Смотреть внимательнее, — потребовал я от расчёта радиолокатора.

Сейчас эти молодые парни, уже прилично освоившие работу с «умным» прибором, должны быть особенно точны. Мы не на тренировке, где ошибка может быть исправлена или подвергнута критике на разборе. Сейчас мы — в бою.

Наш локатор помещался в палатке. Выйдя из неё на минутку, чтобы взглянуть на погоду, бросить взгляд на дежурную восьмёрку истребителей, я тотчас же возвращался обратно и сам следил за экраном прибора. Время от времени на нём стали вспыхивать небольшие зеленоватые волнистые линии. Противник! Да, противник, но не тот, которого мы ожидали. Это всего-навсего редкие, одиночные самолёты, летавшие, как мы определили расчётами, внутри вражеской аэродромной сети. Немцы проснулись, видимо, закончили свой утренний кофе и теперь готовятся к боевым полётам. Так подсказывало замеченное нами некоторое оживление в воздухе за линией фронта.

Начали переговариваться и немецкие авиационные радиостанции. Офицер, пришедший с нашей радиостанции перехвата радиопереговоров, сообщил: немецкие авианаводчики передают на свои аэродромы, что в воздухе над линией фронта советских истребителей нет.

Хороший симптом! Значит, немцев надо ждать с минуты на минуту.

И вот они появились...

«Радиоглаз» засёк немцев, как только они легли на курс, направляясь в район наших переправ. Дежурная восьмёрка истребителей вылетела даже на несколько секунд раньше, нежели мы рассчитывали. В её взлёте чувствовалась собранность лётчиков, отчётливое понимание важности задачи. От успешного перехвата вражеских самолётов зависела целостность переправ, которые было поручено нам охранять, зависело доброе имя всего коллектива гвардейцев. Первое, что от них требовалось, — немедленный взлёт — дежурные лётчики сделали хорошо! Теперь вступал в свои обязанности и я как командир. Нужно было точно направить полёт восьмёрки, навести истребителей на цель.

Внутренне подобравшись, с микрофоном в руках я следил за показаниями радиолокатора, быстро в уме производил нужные подсчёты. Сомнения теперь не было. Немцы шли прямо на переправы.

— Разворот влево, пятнадцать градусов, — скомандовал я с аэродрома вылетевшим лётчикам.

Их вёл опытный ведущий. Он тотчас исполнил команду, сообщил своё местонахождение. Вот от него пришло желанное сообщение.

— Вижу немцев. Иду в атаку...

Истребители настигли врага ещё по ту сторону линии фронта. Они не допустили немцев к переправе.

Пользуясь «радиоглазами», мы в течение длительного времени надёжно охраняли переправы — в наше дежурство на них не упало ни одной неприятельской бомбы, зато немецкие бомбардировщики, поражённые насмерть зажигательными и бронебойными снарядами наших истребителей, падали в этом районе довольно часто.

Глубокой осенью и в начале зимы на нашем участке фронта часто висела низкая облачность, стояли туманы. Такая погода обрекала авиацию обеих сторон на естественное снижение интенсивности действий. Но ведь в нашем тактическом арсенале было такое хорошее средство борьбы, как «свободная охота». Мы возобновили практику «свободной охоты». Пригодились те комплекты запасных бачков, которые я возил с собой ещё с Кубани. Между прочим, из-за них у нас порою возникали товарищеские споры с ветераном нашей части — Речкаловым: Пользуясь каждым удобным поводом, он старался заполучить их в свою эскадрилью и не возвращал до тех пор, пока я самым настоятельным образом не требовал обратно «захваченное» имущество. «Тяжба» обычно завершалась полюбовно — летали на дальность оба.

Методы «свободной охоты», практикуемые лётчиками нашей части, живо обсуждались в среде истребителей на соседних аэродромах. Многие следовали нашему почину. У одних это получалось не очень гладко, другие, развивая «свободную охоту», творчески дополняли их новыми, поучительными и интересными приёмами. Особенно хорошо шло дело у «свободных охотников», которых возглавлял дважды Герой Советского Союза Владимир Лавриненков. На фронте его имя пользовалось доброй славой лётчика смелого, находчивого, подлинного энтузиаста своей профессии.

Однажды, когда я вернулся из свободного полёта, Дзусов вручил мне предписание ехать за новыми машинами. Очень не хотелось уезжать из части хотя бы и на короткое время. Особенно в дни, когда чувствовалось, что вот-вот и наш фронт включится в общее наступление. Но приказ надо выполнять. Кроме того, конечно, хотелось скорее попробовать в воздухе наши новые самолёты.

Мне довелось драться с врагом на машинах различных марок, в том числе и на иностранных. И надо сказать, что они во многом уступали нашим. Это касалось ряда таких деталей, которые могут быть заметны только лётчику. Даже если иной раз некоторые лётные характеристики какой-нибудь нашей и иностранной машины почти совпадали, то оказывалось, что последняя либо менее живуча в бою, либо не приспособлена для эксплуатации в полевых условиях, либо страдает ещё каким-нибудь недостатком. Что же касается простоты управления, удобства работы с различными агрегатами, то наши отечественные самолёты всегда были на голову выше зарубежных. Это одна сторона дела.

Другая, ещё пожалуй, более существенная, — то, что из-за океана, по так называемому «ленд-лизу» к нам доставлялись самолёты отнюдь не последних, наиболее усовершенствованных типов. О той же американской «кобре», на которой одно время мне пришлось летать и драться, в зарубежных журналах можно было встретить далеко не лестные отзывы американских лётчиков. В частности, на тихоокеанском театре войны бывали случаи отказа лететь на ней в бой.

Самолёт — единственное оружие лётчика. Он всегда думает о нём, обсуждает с собеседниками его качества, мечтает о полётах на такой машине, которая бы удовлетворяла его во всех отношениях. На фронте подобные разговоры были часты и в нашей части. Помнится, когда у немцев появились истребители с более мощным вооружением, в наших беседах не раз высказывалось пожелание о том, чтобы заполучить в свои руки машину с толстой бронёй и пушками крупного калибра.

— Пусть тогда попробовал бы кто-нибудь нас сбить, — говорили сторонники этого предложения.

— Вы мечтаете не о самолёте, а об утюге, — возражали им другие. — Нам нужна машина без брони, но с огромной скоростью. Лётчик, севший в кабину такого самолёта, — хозяин воздуха...

Конечно, каждая группа спорщиков была по-своему права. Одни являлись

поклонниками мощного вооружения и брони, другие ратовали за скорость, чтобы разрешить ей задачу боя. Они не без основания, считали, что, имея высокую скорость, смогут «висеть» над противником, не дадут ему возможности уйти из-под удара. Но было бы, конечно, неправильным делать односторонний вывод из этого спора. Решать вопрос только так: броня или скорость — нельзя. Ко всем проблемам развития авиационной техники надо подходить всесторонне, строго учитывая назначение каждого типа самолёта.

Наши советские конструкторы в годы войны несмотря на многие трудности создали прекрасные самолёты, отвечающие всем требованиям воздушной обстановки. По классу истребителей особенно выделились «яковлевы» и «лавочкины».

Каждая из этих двух моделей оригинальна по конструкции, могла самостоятельно вести бой с любым вражеским самолётом. В своём последнем варианте скоростной «Яковлев» имел самый малый полётный вес в сравнении со всеми существующими машинами подобного класса. В работе над этой конструкцией советским самолётостроителям пришлось преодолеть ряд трудностей. Хорошо известно, как трудно снизить вес самолёта хотя бы на один килограмм, не ослабляя прочности самой машины. Когда в этой работе, казалось, уже были исчерпаны все возможности, наши самолётостроители всё же нашли пути к ещё большему снижению полётного веса.

Оригинальный по конструкции и не менее высокий по своим боевым качествам был и другой новый советский истребитель — «лавочкин». Хотя его полётный вес был и тяжелее «Яковлева», что отнюдь не снижало его манёвренности и других боевых свойств. «Лавочкин» отлично вёл бои с «мессершмиттами» и «фокке-вульфами» всех модификаций, превосходя их как по огню, так и боевому пилотажу.

Оба эти и другие новые советские самолёты — штурмовики и бомбардировщики — я увидел, ещё не долетев до авиационного завода, на который у меня была командировка. Чтобы заправиться горючим, по дороге с фронта мы приземлились на обычном трассовом аэродроме. Этот аэродром был как бы последним этапом того пути, который проходит воздушное оружие от чертёжной доски конструктора через аэродинамические трубы, цеха заводов, серии испытаний и проверок, до первого боевого полёта. Меня поразило обилие самолётов. Вокруг огромного лётного поля, в несколько рядов, стояли машины различных назначений. Здесь были сотни новеньких, ещё пахнувших заводской краской штурмовиков и бомбардировщиков. Вытянувшись строгими линиями, стояли красивые по осанке, только что сошедшие с заводских конвейеров истребители. Лётчики, перелетавшие на этих машинах на фронт, спорили, кому следует дать раньше старт. Всем хотелось как можно скорее достичь своих полевых площадок и там опробовать в бою новое оружие. Машины явно нравились лётчикам, и каждый хвалил качества именно своего самолёта.

— Что ваши остроносые! — горячо говорил один из них. — Вот в нашей эскадрилье самолёты — это да! Чуть тронешь на себя ручку — в небе тает.

Собеседник, видимо, более медлительный по натуре человек, подумав, ответил:

— Попробуем. Глазом не моргнёшь, как на втором вираже в хвост встану.

Слушая это безобидное по существу препирательство лётчиков, мне невольно припомнились первые месяцы войны. Тогда можно было видеть, как возле цехов авиационных заводов с парашютами и чемоданами толпились пилоты — «безлошадники», терпеливо ожидая, когда с конвейера сойдёт очередной самолёт. Они согласны были взять машину даже с мелкими недоделками, лишь бы летать.

Канули в прошлое те тяжёлые времена. Благодаря напряжённому труду людей советского тыла наша авиапромышленность выпускала всё больше и больше самолётов. Лётчикам, приезжавшим на завод, было что выбирать.

С чувством большой гордости за советских конструкторов я вступил на авиационный завод, который создавал знаменитые «лавочкины». Моё знакомство с конструктором до этого было заочным: я летал на его истребителях первой конструкции, переписывался с ним. Теперь представилась возможность лично увидеться и побеседовать с человеком, которого высоко ценят в широкой лётной среде.

Лавочкин подверг меня своеобразному допросу. Его интересовало мнение лётчика-фронтовика буквально обо всём, что составляет силу современного истребителя. Проблемы скорости и вооружения обсуждались живо и страстно.

Конструктор доверил мне своё молодое детище — модернизированный истребитель. Поднявшись в воздух, я испытал его. Лавочкину мало было услышать положительный отзыв о своём самолёте, — он требовал суровой критики, советов. Я простился с творцом истребителей, унося с собой уважение к советскому конструктору, который смотрит вперёд, ищет, созидает и улучшает оружие борьбы за господство в воздухе.

Во время этой поездки я посетил семью славного русского лётчика — капитана Нестерова. Имя Нестерова дорого нам, советским лётчикам. Его подвигами открывается заря русской авиации. Я провёл много часов в тихой, скромной квартире, где всё дышит памятью о человеке, совершившем на самолёте первую «мёртвую петлю», первый таран. От капитана Нестерова, обладавшего сильным характером и пытливым умом, тянутся нити к великому лётчику нашего времени — Валерию Чкалову, к многотысячной армии сталинских соколов, сражавшихся с немцами.

Со старых, пожелтевших от времени фотографий на меня смотрел капитан Нестеров, отдавший свою жизнь в борьбе с немцами в прошлую мировую войну. Он стоял в кожаной тужурке возле своего самолёта системы «блерио». Открытый со всех сторон, переплетённый проволокой, старый «блерио» выглядел громоздкой коробкой. Мысленно я поставил рядом с ним только что бывший у меня в руках истребитель Лавочкина последней модели — гибкую, скоростную машину, поражающую изяществом форм, отлично вооружённую, снабжённую мощным мотором. Как далеко вперёд двинулась мысль человека, покоряющего воздушную стихию!

Профессор Жуковский пророчески сказал когда-то: «Скоро Россия будет окрылённой». Окрылённой она стала в советскую эпоху, которая открыла широкие творческие горизонты перед нашим молодым поколением. Я рассматривал рисунки Нестерова, изображавшие мёртвую петлю, и передо мной возник образ человека с душой новатора, открывшего новую главу в авиации — высший пилотаж, могучее средство воздушного боя.

Есть много общих черт, которые связывают капитана Нестерова с крылатыми людьми Советского Союза. Это — бесстрашие, свойственное русским людям, готовым отдать жизнь за счастье Родины; это — умение идти на риск, упорство в преодолении всех и всяких препятствий на пути к цели; это — дерзость мысли, революционный размах.

...Вместе со своим напарником, Голубевым, я привёл на фронт учебную модель нового «лавочкина». В те дни из центра пришла телеграмма: мне предписывалось вступить в командование всей нашей гвардейской частью. Со всей силой передо мной встали новые, чрезвычайно ответственные и большие задачи. Теперь я должен был выступать в борьбе с врагом не только как лётчик, но и как командир большой гвардейской части. От того, как я расставлю силы, как оценю обстановку, приму решение и организую бой — будет зависеть успех каждого лётчика и всей части в целом.

Справлюсь ли с новым порученным мне делом? Личная боевая опытность лётчика — это ещё далеко не всё, что требовалось командиру. Но я знал — мне помогут старшие офицеры, помогут сами лётчики, крыло к крылу с которыми я провёл три года войны, поможет партия. Коммунисты всегда были ведущей силой во всей боевой деятельности нашей части, их примеру следовали все пилоты, на них, на партийную организацию должен опираться в своей повседневной работе и авиационный командир. — Партия, — говорил я себе, — воспитала из тебя лётчика. Партия теперь поможет тебе стать командиром, который приложит всю свою энергию и знания для того, чтобы ни при каких обстоятельствах не уронить славы добытого в боях гвардейского знамени.

С такими мыслями я повёл свою часть в новые бои с врагом. Мы полетели туда, где тысячу дней назад начинали драться с немцами, — за Днестр.

Да, весной сорок четвёртого года мы вернулись за Днестр. С каким волнением лётчики — ветераны ступили на родное лётное поле! Мы всюду искали следов прошлого. Вот

старый, обвалившийся блиндаж — здесь был командный пункт; вот наша землянка с сорванной с петель дверью; вот гречишное поле за аэродромом. И над всем этим — синее южное небо, в котором произошла наша первая воздушная схватка с немцами. Сколько за эти годы пройдено, сколько мучительного и горького пришлось пережить! И как отраднo вновь вернуться сюда зрелыми, всё испытавшими — и горечь утрат, и радость побед.

Мы развернули свои гвардейские знамёна. И то, что получило первое подразделение в сорок втором году на аэродроме в Славяно-Сербске. И то, которым в сорок третьем была награждена вся часть за бои на Кубани. Ветер колыхал полотнища боевых знамён, и мы отдавали им честь тут, возле государственной границы Советского Союза, куда, наконец, возвратились наши войска, изгнавшие врага с священных земель социалистического государства.

Старый полевой аэродром на границе вызвал в каждом из нас целый рой мыслей. Вспомнилось всё: отступление в глубь страны, воздушные сражения на многих театрах войны, этапы борьбы за господство в воздухе. Сквозь эти трудные годы нас вели, освещая боевой путь, вещие слова партии, великого Сталина: «Наше дело правое... Победа будет за нами». Эта уверенность в конечной победе жила в наших сердцах, двигала нами в сражениях, росла и крепла. И вот мы вернулись на границу, взяв в свои руки господство в воздухе. Мы стали хозяевами неба. В тяжких боях было накоплено мастерство, поднят творческий потолок советской авиации.

Что мы вкладывали в понятие «творческий потолок»? Этот потолок не имеет пределов. Каких бы вершин ни достиг советский лётчик, он не имеет права застывать в своём творческом росте. Его мысль всегда должна работать в одном направлении: всемерно улучшать лётное искусство, мастерство воздушного боя. А это мастерство связано с новаторством, с глубоким пониманием тех общих задач, которые стоят перед всей Советской Армией.

Летняя кампания сорок четвёртого года — воздушные бои под Яссами и на Висле, в которых принимала участие и наша часть, — наглядно показала, насколько наши авиационные силы, материальные и людские, стали преобладать над силами противника. Дело не только в количественных изменениях, речь идёт о больших качественных сдвигах. Советские войска наносили противнику сокрушающие удары на земле, и это находило своё отражение в воздухе.

Ощущение краха, характерное для немцев, с отчаянием смертников дравшихся на земле, охватывало и немецкую авиацию. Мы старались учитывать это в воздушных боях, старались так подавлять врага на земле и в воздухе, чтобы это ощущение неизбежного краха ещё больше овладевало душой немецкого лётчика. Вместе с тем чувство превосходства, присущее лётчику нашей авиации, должно было сочетаться с неуклонным ростом его личного мастерства. Начиная командовать частью, я старался добиться того, чтобы творческий потолок так называемого «среднего» лётчика был высоким. На практике это означало: то, что может сделать Речкалов, Труд, Клубов или кто-либо из других наших асов, может сделать и молодой лётчик, только вступающий на трудный боевой путь истребителя. Для этого требуется одно неперемное условие: не кичиться своими успехами, не зазнаваться.

В искусстве воздушного боя нельзя полагаться на одно вдохновение или на ту бесшабашную удачу, которая якобы обязательно должна «вывезти». Для нас оставался незыблемым сотни раз проверенный жизнью сталинский закон: «Смелость, говорят, города берёт. Но это только тогда, когда смелость, отвага, готовность к риску сочетаются с отличными знаниями».

Боевая практика учила: тот, кто застыл в учёбе, отстал или не кочет замечать нового в тактике воздушного боя, тот неизбежно будет бит. И ничто не спасёт его — ни интуиция, ни личная храбрость.

На первых порах командования частью мне довелось столкнуться с таким лётчиком, назовём его здесь Барсуковым. Он пришёл к нам из соседней части, пользуясь славой

смелого воздушного бойца. В этом ему действительно нельзя было отказать: он был по-своему смел. Но чем ближе я присматривался к Барсукову, тем сильнее убеждался, что его смелость — смелость дурного пошиба. Он слишком кичился ею. Всем своим поведением он как бы говорил: «Нам всё нипочём».

В бою Барсуков всецело полагался на слепую удачу. До поры до времени ему, что называется, везло, но объяснить свои действия, анализировать их он не мог. А между тем он был командиром подразделения. И то, что его творческий потолок был узок, послужило причиной самого плохого, что может произойти с командиром, — Барсуков стал терять уважение и авторитет в глазах лётчиков. Пришлось на эту тему с ним поговорить. В резкой форме Барсукову было сказано, что гвардейцы ждут и требуют от него, как командира, не только одной личной храбрости. Что и самая храбрость, по их мнению, должна сочетаться с большим знанием дела, с высоким искусством управления воздушным боем.

Отрадно было заметить, что этот откровенный разговор заставил Барсукова задуматься. В то время мы вступили в яростное воздушное сражение под Яссами. Летая с Барсуковым, наблюдая его в бою, а затем на земле, можно было видеть, как постепенно он приобретает новые черты. Напускная храбрость исчезла. Она уступила место той спокойной смелости, которая питается внутренним сознанием превосходства над противником, которая живёт вместе с трезвым риском, с упорством, с желанием всё осмыслить, понять и двигаться дальше. В боях под Яссами Барсуков несколько раз отличился как организатор и руководитель действий своего подразделения и был представлен к награде.

Под Яссами отличились многие лётчики нашей части. Они диктовали свою волю врагу, создавали нужную для наших сухопутных войск воздушную обстановку. Немцы упорно стремились вырвать инициативу из наших рук. Это касалось не только отдельных частных боевых эпизодов. Это было заметно и в более широких, оперативных масштабах. Например, враг широко стал прибегать к созданию ударных авиационных группировок. За счёт второстепенных, более спокойных районов, эти группировки сосредоточивались на угрожаемом направлении. Немецкое командование организовало несколько «кочующих» эскадр, которые перебрасывались с одного аэродромного узла на другой, именно туда, где воздушная обстановка складывалась особенно остро. Нашей части не раз приходилось встречаться с этими ударными эскадрами немецкой авиации. «Старых знакомых» мы узнавали по жёлтым кокам винтов, фюзеляжам, разрисованным тузами, кошками, стрелами, и по боевым приёмам пилотов. В основном это были такие группы немецких асов, как «Удет», «Рихтгофен» или «Мельдерс», действовавшие почти на всех участках фронта.

Новая тактика врага заставляла наших лётчиков всё время быть начеку, зорко присматриваться к противнику. В каждом бою всегда нужно было предугадать, что нового предпримет противник, своевременно противопоставить ему свои, более действенные приёмы борьбы. В этом отношении воздушные бои за Днестром, в которые мы вступили, что называется с хода, едва успев перебазироваться на свои старые аэродромы, были весьма показательными. Речь идёт об отражении попыток немцев организовать контрнаступление на южную группу наших армий, освободивших часть Бессарабии и вплотную пробившихся к Яссам. Разыгравшееся тут воздушное сражение было напряжённым. Нашим лётчикам приходилось навязывать врагу по шесть-семь воздушных боёв в день, причём почти каждый новый вылет в тактическом отношении значительно отличался от предыдущего.

Ещё до начала контрнаступления, осуществляемого крупными пехотными и танковыми силами, немцы повели здесь своеобразную силовую разведку в воздухе. Они намеревались, повидимому, как можно основательнее прощупать нашу авиацию. Враг варьировал различные тактические приёмы, стараясь найти именно такие, которые бы создавали для его действий наиболее благоприятные условия. Много внимания уделялось немцами совместному полёту бомбардировщиков и истребителей. Здесь они шли на разные ухищрения. Помню, как раз в тот день, когда я, прибыв в новый район, выехал на передовые позиции, чтобы ознакомиться с обстановкой, они применили один из новых своих приёмов.

Перед отрядами бомбардировщиков они послали несколько групп истребителей.

Казалось, «мессершмитты» просто-напросто собрались штурмовать боевые порядки наших наземных войск. Однако это было не так. Как только наши «лавочкины» — это был, кстати, воздушный патруль ныне трижды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба — вступили в бой, немцы разбились на две партии. Одна из них, отбиваясь от атак «лавочкиных», начала оттягивать их от Прута на юго-запад. Другая же группа немецких истребителей, не ввязываясь в активную схватку, заняла позицию несколько в стороне от очага воздушного боя.

«Повидимому, каждая из групп немецких самолётов имеет свою задачу, — сразу мелькнуло у меня в голове. — Но какую же именно?»

Спустя несколько минут всё выяснилось. Как только основные силы наших истребителей ввязались в бой и начали преследовать вражеские самолёты, уходившие в юго-западном направлении, на горизонте появились отряды «юнкерсов-87». Они держали курс к переправам через Прут. Вот оно что! Значит, «мессершмитты», охотно вступавшие в бой, служили своеобразной «приманкой» и отвлекали воздушный патруль от объектов прикрытия. Тем временем вторая группа немецких истребителей, которая не ввязывалась в бой, но в то же время и не уходила от Прута, должна была охранять действия своих пикирующих бомбардировщиков.

И всё же замысел немцев провалился.

Выручил командир соседней истребительной части, находившийся на переднем крае. Его наблюдательный пункт был в достаточной степени оснащён различными техническими средствами и имел хорошую радиосвязь с аэродромами. Следя за противником и разгадав его уловку, он тотчас же вызвал группу дежурных истребителей. Те сидели на площадке «подскока», расположенной в нескольких километрах от линии фронта. Внезапно появившиеся «Яковлевы» ударили по немецким бомбардировщикам, а воздушные патрули, уже ранее находившиеся в воздухе, напали на обе группы немецких истребителей. Скоротечный бой принёс нашим лётчикам победу.

С переходом врага в контрнаступление в небе под Яссами вспыхнули ожесточённые бои. Они переросли в короткое, но весьма напряжённое воздушное сражение. Стараясь воздействовать на всю тактическую глубину наших наземных войск, враг поднял в воздух свои лучшие истребительные и бомбардировочные эскадры. В первый день сражения немецкие бомбардировщики появились над полем боя на средних высотах. Они шли крупными группами, эскортируемые истребителями. Последние преимущественно были «фокке-вульфами» — машинами с тяжёлым пушечным вооружением, обладавшими хорошими лётно-тактическими данными «Юнкерсы» и «фокке-вульфы» появлялись отрядами в 100—120 самолётов. Такая тактика массированных бомбардировочных ударов, обеспечиваемых сильным истребительным сопровождением, обязывала наших лётчиков противопоставить врагу свои, более эффективные приёмы борьбы. Было бы ошибочно думать, что мы нашли их сразу. Нет, так в боевой действительности не бывает. Первый день сражения не для всех был удачным. Мне он хорошо запомнился, ибо ещё раз подсказал необходимость всестороннего анализа каждого боя.

Дело было так: группа истребителей соседней с нами части, вылетев по вызову радиации наведения, появилась над полем боя как раз в тот момент, когда смешанная группа самолётов противника, состоящая примерно из семидесяти машин, приближалась к линии фронта. Было видно, как наши лётчики намеревались было атаковать немецкие бомбардировщики. Но сильный эскорт истребителей сопровождения сразу связал их боем. Наш воздушный патруль дрался храбро. Но всё же своей основной задачи он не решил. Около сорока минут он вёл напряжённый бой с «фокке-вульфами» и сбил несколько вражеских самолётов. Однако, связавшись с ними, он упустил «юнкерсов», которые успели произвести бомбометание. Часом позднее воздушный патруль другой части в этом же районе тоже потерпел неудачу.

Собрав своих лётчиков на аэродроме и кратко обрисовав воздушную обстановку, я сказал им, что если мы хотим достичь толка в наших действиях, — нужно быстро

перестраивать свою тактику, поработать усиленно. Каждому придётся вылетать по два-три раза и больше в день, взяться за дело по-настоящему. Если враг летает крупными группами — значит и мы должны изменить свои боевые порядки.

Главное было именно в том, чтобы не только парировать приёмы немцев, а энергично навязывать им свою тактику, свои приёмы, наступать на врага. Мы стали так строить свои боевые порядки, чтобы иметь возможность одновременно вести борьбу с истребителями прикрытия и, главное, иметь все предпосылки к максимальному уничтожению бомбардировщиков противника.

Первый же боевой день, построенный на основе действий более крупными группами, принёс нашим истребителям реальный успех. Мы сбили тридцать немцев, потеряв при этом только один самолёт. Выходило, что немцам не помогает их новая тактика. Да иначе и быть не могло. Вскоре, несколько понизив интенсивность своих полётов, немцы стали действовать более расчётливо и осторожно.

Пилоты наших гвардейских эскадрилий в эти дни обратили внимание и моё и других авиационных командиров на то, что, патрулируя в воздухе над полем боя, они видели несколько необычайный боевой порядок «юнкерсов». Они шли к линии фронта в трёхъярусном построении. Это несколько напоминало знаменитую «этажерку» — боевое построение наших истребителей в воздушном сражении на Кубани. Теперь немцы, заимствовав у нас «этажерку», механически применили её для бомбардировочных действий. Замысел противника был понятен. Идя уступом, тремя группами, на разных высотах, немцы рассчитывали на то, что хоть одна из трёх групп пробьётся к цели.

И этот приём немцев оказался битым. Их бомбардировочную «этажерку» уверенно разбивали «этажерки» советских истребителей, отлично научившихся драться в сложном групповом воздушном бою. Боевой счёт каждого из наших лётчиков быстро возрастал. В лётную книжку Клубова за пять дней боёв было записано девять уничтоженных им немцев. Некоторые лётчики буквально увлеклись охотой за немцами. Так, например, однажды я долго ожидал, пока приземлится лётчик Петухов. По подсчётам горючее в баках его машины уже должно было кончиться. Сбит? Нет, вернулся. Оказывается, он преследовал расколотую группу немецких самолётов до Ясс. Один немец пытался ускользнуть из-под атак советского лётчика, заложив крутой вираж на малой высоте вокруг ясского собора. Петухов, мастерски используя манёвренные качества своей машины, также лёг в вираж и кружил вокруг куполов церкви до тех пор, пока не сразил противника.

Многоэшелонным боевым порядком, организацией боя в нескольких ярусах, умелым управлением по радио, целеустремлённым использованием радиолокационных средств мы разбивали все замыслы врага. Сильная ясская авиационная группировка немцев была разгромлена. Это сражение ещё раз подчеркнуло, что в воздушном бою нельзя придерживаться шаблона, что победа сопутствует тому, кто творчески решает боевые задачи, кто является воином-новатором, умеет предвидеть, настойчиво ищет более действенные приёмы борьбы. Лично для меня это сражение послужило толчком к ещё более вдумчивому анализу вражеской тактики, к ещё более настойчивым поискам свежих тактических комбинаций.

Наши войска, действуя по гениальному плану товарища Сталина, продолжали развивать наступательные операции. По окончании воздушного сражения под Яссами наша гвардейская часть была включена в состав соединений, которым предстояло нанести врагу шестой удар сорок четвёртого года. В результате этого удара были разбиты немецкие войска под Львовом, а остатки их группировки отброшены за Сан и Вислу. Этим ударом была освобождена от немцев Западная Украина, форсирована Висла, образован мощный плацдарм западнее польского города Сандомир.

Командующий отвёл нам аэродромы, находившиеся в непосредственной близости от передовых позиций. Мы хорошо замаскировали свои машины, стараясь ничем не выдать своего присутствия. Эта предосторожность оказалась далеко не лишней. Прямо против нашей полевой площадки в немецком расположении стояла большая деревянная вышка,



сооружённая, повидимому, ещё давно для топографических работ. Через день или два после нашего прилёта на этой вышке появились немецкие наблюдатели. Отблески стёкол стереотруб говорили о том, что немцы обосновались на этой вышке с определёнными целями — они следили за всем, что делалось в нашем расположении. Результатом их наблюдений явилось то, что на соседнем, также вплотную придвинутом к переднему краю аэродроме стали периодически рваться снаряды тяжёлой немецкой артиллерии. Нас же немцы не обстреливали ни разу за всё время пока не началось наше авиационное наступление.

Авиационное наступление! Это был классический метод содействия сухопутным войскам во взломе неприятельской обороны, в борьбе за овладение всеми её ключевыми позициями, в преследовании разбитого противника. Первыми вылетели ночные бомбардировщики, обрушивавшие на всю глубину расположения врага свой смертоносный бомбовый груз. Потом, за несколько часов до генеральной атаки пехоты и танков, усиливая эффект артиллерийской подготовки, на вражеские позиции устремились многочисленные эскадрильи бомбардировщиков. С горизонтального полёта, с пикирования они метко сбрасывали тяжёлые фугасные бомбы, разрушая неприятельские доты и дзоты, действуя по его штабам, командным пунктам, узлам связи, резервным группировкам. Точно в назначенное время перед самым началом атаки сухопутных войск над полем боя появились штурмовики. Их много. Они идут и идут, прижимая своим огнём вражеские войска к земле, они не дают им возможности поднять голову.

Артиллерия и авиация переносят огонь в глубину, а пехота и танки, прикрытые этим артиллерийско-авиационным огнём, устремляются в атаку. Взята первая траншея, вторая. Бой идёт в глубине неприятельской обороны. Его с неослабевающей интенсивностью поддерживают бомбардировщики и штурмовики. Теперь они действуют более мелкими группами, выискивая цели, которые прежде всего следует поразить, чтобы помочь своей пехоте и танкам. Потом начинается преследование отходящего противника. Довершая его разгром, бомбардировщики и штурмовики непрерывно прочёсывают дороги, ведущие в неприятельский тыл, настигают врага на переправах.

Мощь авиационного наступления не только в количестве участвующих в нём самолётов, — в сорок четвёртом году для этого поднимались тысячи наших бомбардировщиков и штурмовиков, — но и в слаженности действий всех видов авиации, точности выполнения приказов, инициативе и находчивости всех командиров, всех лётчиков.

Перед нами, истребителями, авиационное наступление ставило точно очерченные задачи. Главное было в том, чтобы прочно удерживать господствующее положение в воздухе вытесняя с поля боя вражескую авиацию, мы должны были надёжно охранять наши войска от контратак воздушного противника, обеспечить полную свободу действий своей авиации. Достигалось это различными путями. Основной из них — смелые наступательные действия в воздухе. Этого, выполняя поставленные командующим задачи, я старался достичь сам, этого требовал от командиров, водивших в бой группы истребителей: Бориса Глинки, Лукьянова, Крюкова и других офицеров.

Путь к Висле памятен мне несколькими ожесточёнными воздушными боями. Особенно интересным, запомнившимся был тот, в котором мне пришлось действовать вместе с лётчиками Речкаловым и Трудом. Каждый из нас возглавлял четвёрку самолётов. Стало быть, в «этажерку» нашего воздушного патруля, охранявшего наступающие части, входило двенадцать лётчиков. Немцев же, которых мы встретили на своём пути, было около сорока. Тут были и «юнкерсы-87» и бронированные «хеншели-129» и истребители.

Увидев нас, немецкие бомбардировщики сразу встали в оборонительный круг. Кольцо, созданное ими, растянулось на несколько километров. Речкалов и Труд связали боем истребителей сопровождения, гоня их в двух ярусах — под облачностью и над облачностью. С одной стороны это было хорошо, но с другой — и плохо: немецкие истребители, спасаясь от атак, вываливались из облачных «окон» вниз, мешали действовать моей четвёрке.

Кольцо, образованное «юнкерсами» и «хеншелями», огрызалось огнём. Подступиться к

нему снаружи было очень трудно. «Ну что же, — подумал я, — нельзя взять снаружи, возьмём изнутри».

Впоследствии разбирая бой на земле, лётчики говорили, что это было слишком смело — зайти самим внутрь вражеского круга. По крайней мере до этого дня, пожалуй, ещё никто из лётчиков нашей части не применял такого способа борьбы с противником.

Первыми нисходящим манёвром сверху вошли в кольцо из немецких бомбардировщиков я и Голубев. Следом за нами — Жердев и его напарник. Атаки изнутри сломали все расчёты немцев. Вести интенсивный огонь внутрь круга они почти не могли, опасаясь поражения друг друга. Стеснённость в манёвре, которую, конечно, испытывал каждый из лётчиков нашей четвёрки, компенсировалась хорошим владением машинами, умением пилотировать на разных режимах полёта.

Первая же выпущенная мною очередь сразила один немецкий бомбардировщик. Начало есть! Но в это время между моим самолётом и самолётом Голубева оказывается изгнанный Трудом с верхнего яруса «фокке-вульф». Он атакует меня сзади. У правой плоскости моего самолёта рвутся вражеские снаряды. Положение спасла великая боевая дружба советских лётчиков, их закон взаимной выручки. Резко «переломив» машину, я этим манёвром как бы снёс в сторону с крыла своего самолёта вражескую трассу, а больше немцу стрелять не пришлось: его тут же свалил ведомый Жердева.

Мы сделали ещё несколько атак, попережнему закладывая глубокие виражи внутри круга вражеских самолётов. На мою долю здесь пришлось ещё два немца. Одного из них потом, когда наши части заняли этот район, я специально ездил искать. Он лежал в лесу, этот «хеншель», весь изрешечённый пробоинами в своей верхней части — следы моей атаки сверху вниз.

Произведённый на следующий день после полёта подробный разбор боя, на котором каждый из его участников докладывал о своих действиях и наблюдениях, дал много ценного для дальнейшего роста наших лётчиков. Тут же была зачитана телеграмма от пехотинцев. Они благодарили нас за разгон и уничтожение крупной группы немецких самолётов, чуть было не пометивших их стремительному наступлению.

\* \* \*

Наши части вышли на Вислу, завязали бои на том берегу реки. Стояла горячая пора. Я часто бывал на станции наведения. Утром перелетал на «По-2» через Вислу и приземлялся на опушке рощи вблизи переднего края, маскировал самолёт соломой и направлялся на станцию наведения. Здесь уже находились представители штурмовой и бомбардировочной авиации. С помощью радио мы могли руководить с земли воздушным боем, наводить наши самолёты на вражеские объекты. Офицеру-лётчику полезно бывать на станции наведения: иногда детали боя, которые ускользают от тебя в воздухе, становятся с земли более заметными. Станция наведения значительно расширяла наши возможности, позволяла связывать действия лётчиков с действиями «земли».

С нашего наблюдательного пункта, устроенного на холме, был хорошо виден передний край. Вот невдалеке зарылись в землю артиллеристы. Короткие языки огня вырываются из жерл пушек. Земля глухо вздрагивает. Чёрное облако дыма виснет над траншеями немцев. Задача заключается в том, чтобы огнём с воздуха проутюжить немецкий передний край, содействуя наступающей пехоте. «Ильюшины» делают заход над немецкими траншеями. Стоящий рядом со мною наводчик штурмовиков ласково говорит им по радио:

— Ниже, соколики, ниже...

И штурмовики на бреющем, почти сливаясь с рожью, пригвозждают фашистов к земле. Их работа вызывает одобрение пехотных командиров. Но вот в небе появляется группа «фокке-вульфов». Вызываем на поле боя четвёрку наших истребителей. Её ведёт Трофимов. Он первым ударил по врагу. Ведущий «фокке-вульфа» потерял скорость, но ещё держится. По радио приказываю Трофимову:

— Подойди поближе, расстреляй его...

Трофимов выполняет приказ. Два оставшихся немца пытаются улизнуть, но Трофимов бросается в погоню за ними. Я ловлю себя на том, что руками повторяю движения истребителей. Схватка быстро кончается. Небо снова чистое, штурмовики могут продолжать своё дело.

\* \* \*

Августовской ночью, в канун традиционного праздника сталинской авиации, я сидел в халупе польского крестьянина и вместе с полковником Абрамовичем — отличным боевым товарищем и штабным офицером — планировал предстоящий боевой день. Вдруг на улице послышался какой-то шум. И тотчас же, быстро распахнув дверь, вошёл, скорее вбежал запыхавшийся радист. Он был возбуждён, глаза радостно блестели. От волнения проглатывая слова, он пробормотал что-то, похожее на «разрешите, товарищ гвардии полковник», и протянул мне голубоватый листок служебной радиограммы.

Это был принятый им текст правительственного Указа о награждении лётчика Александра Покрышкина третьей медалью «Золотая Звезда». Ворвавшиеся вслед за тем лётчики горячо обнимали меня, поздравляя с наградой, со званием трижды Героя Советского Союза. Я был взволнован до глубины души и дал себе клятву, что и впредь буду, не щадя ни сил, ни самой жизни, служить социалистической Родине.

## 7. Висла — Одер

В августе и сентябре тысяча девятьсот сорок четвёртого года на фронте я получил много писем из родной Сибири. Они шли долго — от Оби до Вислы большой путь! Лётчики шутиливо говорили:

— Полковник, ваши сибиряки загрузили полевую почту...

Письма были адресованы из разных уголков родного края: земляки поздравляли меня с присвоением звания трижды Героя Советского Союза, желали успехов и окончательной победы над врагом. Один из друзей детства писал:

«Саша, ты ли это тот самый Покрышкин, который жил за Каменкой в Новосибирске и сидел со мною на одной парте в третьем ряду у окна? Инициалы как будто совпадают...

Саша! Помнишь, мы прозвали тебя «инженером», — ты изобретал разрывную пулю. Наш учитель, старый мастер-лекальщик говорил, что у тебя точный глаз и сильная рука... А «Сибкомбайнстрой» помнишь?..»

Я всё помнил. Я читал эти письма, и передо мной вставала Сибирь, всплывали лица сверстников, улица и дом, где я родился, моя школа, завод... Очень хотелось хоть на денёк-другой примчаться на родину, обнять мать, жену, братьев, встретиться с друзьями, поделиться с ними своей радостью, почерпнуть новые силы для дальнейшей борьбы с врагом.

Вскоре эта возможность представилась.

Положение на нашем участке фронта стабилизировалось, группа лётчиков нашей части погрузилась в транспортный самолёт. Мы летели в Москву, где нам должны были вручить боевые награды. Москва! Сколько в этом слове дорогого, близкого для каждого советского человека! Получив в Кремле награды и выйдя на Красную площадь, мы радостно оглядывались вокруг. Москва жила бурной, стремительной жизнью. Величественно стоял монументальный мавзолей Владимира Ильича Ленина. Над зубцами стен Кремля торжественно колыхалось красное знамя — символ трудовых и воинских побед нашей социалистической Отчизны.

Мы зашагали по улицам и площадям Москвы, смешиваясь с народом. Многие из москвичей узнавали в нас тех фронтовых лётчиков, о боях которых им приходилось читать в сводках Совинформбюро, в газетных и журнальных очерках. Москвичи тепло улыбались

нам, кто-то сунул букет цветов, кто-то остановил, чтобы пожать руку. Вскоре вокруг нас образовалось тесное кольцо москвичей, приветствующих, живо расспрашивающих о фронте, о воздушных боях. Нам было как-то даже очень неловко, что мы служим предметом такого внимания. Но вместе с тем было радостно сознавать — твои скромные боевые дела отмечены партией, правительством, народом. Народ видит в тебе кровного представителя своего дела — защиты и освобождения нашей родины от посягательств врага, верит в твои силы и возможности, ждёт от тебя новых подвигов.

Это чувство неразрывной связи с народом, в едином порыве поднявшимся на борьбу с врагом и уже доведившим её до победного конца, сопутствовало мне и на следующий день, когда на Центральном Московском аэродроме состоялась передача представителям нашей части истребителей нового типа, построенных на средства трудящихся моего родного города — Новосибирска.

Мы обошли строй красивых, как бы выточенных, ещё пахнувших заводской краской самолётов. На каждой машине надпись: «А. И. Покрышкину от новосибирцев». Тут же заводские лётчики-испытатели на небольшой высоте продемонстрировали отличные лётные качества этих самолётов. Каждая фигура высшего пилотажа, чисто проделываемая новой советской машиной, как бы говорила: смотрите, на что я способна, смотрите, какой меня сделали советские люди для окончательной победы в войне! Тепло расцеловавшись с земляками, подарившими нашей гвардейской части такие чудесные самолёты, я от всего сердца сказал им:

— Спасибо вам, дорогие, спасибо от лётчиков-гвардейцев. Обещаю вам, что мы будем ещё нещаднее бить врага, летая на этих прекрасных машинах...

Чувство неразрывной связи с народом, глубокой благодарности к нему, самоотверженно ковавшему оружие победы, сопутствовало мне все дни недельного отпуска, и на пути к Новосибирску и в самом Новосибирске. С этим чувством я возвратился обратно на фронт и старался передать его всем лётчикам нашей части.

От Москвы до Новосибирска много лётных часов. Когда к вечеру наш самолёт приземлился на одном из уральских аэродромов, Речкалова и меня встречала делегация трудящихся. В расчёт полёта не входила длительная остановка. Но что было делать? Как можно было отказаться от вполне справедливой просьбы остаться на ночь и побывать на одном из крупнейших танковых заводов страны?

— Остаёмся. Старт на рассвете!..

Через час мы вошли во двор гигантского танкового завода. Один из командиров производства, высокий мужчина атлетического сложения с большими чёрными усами на обветренном, загорелом лице сопровождал нас, давая пояснения о производственном процессе. Неторопливая походка инженера, весь его облик чрезвычайно подходил к той обстановке величия и мощности, которой всё дышало вокруг на этом замечательном военном заводе. Площадь, на которой раскинулись его цеха, составляла несколько десятков квадратных километров. Не спеша мы проходили мимо огромных корпусов, залитых ярким электрическим светом. Блеск электричества, пожалуй, было первым, что сразу бросилось в глаза нам, привыкшим к фронтовой светомаскировке.

— Вот теперь действительно чувствуется, как мы далеко от немцев, — заметил Речкалов, возбуждёнными глазами окидывая величественную заводскую панораму. — Помните аэрофотоснимки? — спросил он меня.

Незадолго до полёта домой в штабе авиационного соединения мы рассматривали аэрофотоснимки, произведённые экипажем нашего тяжёлого бомбардировщика, участника налёта на одно военно-промышленное предприятие неподалёку от Берлина. На контрольном аэрофотоснимке хорошо запечатлелись разрывы бомб в корпусах немецкого завода, видны были развалины разбитых цехов и зданий.

— А помните лес возле Вислы? — в свою очередь спросил я его.

В этом лесу, раскинувшемся неподалёку от нашего аэродрома, у немцев был запрятан авиационный завод.

Глядя на первоклассное, оборудованное по последнему слову техники предприятие социалистической промышленности, мы невольно сопоставляли его с состоянием промышленности врага. В то время как за годы войны наша социалистическая промышленность мужала и развивалась, экономика фашистской Германии приходила в упадок. Это впечатление превосходства в наших силах увеличивалось с каждым шагом.

Инженер подвёл нас к колоссальному прессу. Удар этого пресса равен десяти тысячам тонн. Мы сразу же обратили внимание на то, что возле этой громады, обрабатывавшей колоссальный кусок металла, очень мало людей. Пресс обслуживался бригадой, состоящей всего из пяти человек.

— Механизация, — объяснил инженер. — Мы много занимались этим вопросом и, как видите, добились определённых успехов.

В другом корпусе возле гигантского токарного станка длиной около сорока метров стоял пожилой человек — мастер Иван Турунцев — один из ветеранов завода.

— Как работается, товарищ мастер?

— До конца смены больше двух часов, а мы уже выполнили сто двадцать процентов сменного задания...

Чуть усмехаясь в рыжеватые, прокуренные усы, он показал нам работу мощного станка, провёл к складу готовой продукции. Я ведь в своё время был металлистом, и мне было ясно, что бракерошникам тут делать было нечего. Детали были выточены строго по заказу. Каждая из них удивляла чёткостью отделки.

В следующем цехе уже можно было увидеть в собранном виде то, что изготавливал завод-гигант — мощные советские танки и самоходные орудия. Возле них копошились бригады сборщиков и монтажников. /Одни вставляли мотор, другие регулировали поворотный, механизм башни, третьи занимались установкой и выверкой аппаратуры, четвёртые натягивали гусеницы.

Почти на каждом танке боковую броню пересекали сделанные мелом надписи: эти танки бригады обязывались выпустить досрочно. Тут же в сборочно-монтажном цехе возник короткий митинг-летучка. Пришлось взобраться на башню танка и коротко рассказать рабочим о немецких «тиграх» и «пантерах».

— Нам, лётчикам, — сказал я, — приходилось не раз видеть с воздуха танковые бои. Победителями из них всегда выходили наши советские танкисты. В этом ваша заслуга, товарищи рабочие и инженеры. Вы создаёте замечательную боевую технику, и мы, фронтовики, благодарим вас за вашу работу. Она даёт нам возможность окончательно разбить немцев!

Едва рассвело, мы стартовали на восток. Под крыльями самолёта до самого Новосибирска простирались необъятные степи и леса. Приближаясь к родным местам, я волновался всё больше и больше, пересаживался с одного кресла в другое, заглядывал в бортовые окна, нетерпеливо поглядывал на часы. Ещё бы! Ведь я не был на родине семь лет! Спустя некоторое время в воздухе появилась эскадрилья истребителей. Это лётчики-новосибирцы вылетели навстречу. Под их эскортом мы дошли до города, окутанного дымами многочисленных фабричных труб.

Новосибирск! Прильнув к стеклу бортового окна, весь экипаж внимательно рассматривал город. Я показывал спутникам те заводы и фабрики, которые знал. Но многое было незнакомым. Эти предприятия возникли в моё отсутствие и широко развернулись за годы войны. Вот и аэродром. С высоты можно было разглядеть большую толпу встречающих:

— Братцы, да они с флагами! — невольно вырвалось у меня.

Встреча на аэродроме была радостной. Говорили речи. Выступал и я. Мать пригласила друзей-земляков и экипаж нашего самолёта отведать традиционных сибирских пельменей. Она теперь жила в новом уютном четырёхкомнатном доме, отданном ей в собственность.

Отпуск был короток — всего несколько дней. Я старался провести его так, чтобы успеть побывать с народом и вместе с тем не обидеть семью. Пришлось даже составить

расписание. Вначале, конечно, я поехал на родной комбинат «Сибметаллстрой». Здесь начиналась моя трудовая жизнь. Меня уже ждали на комбинате. Много знакомых лиц, бывших сверстников по школе и фабзавучу, товарищей юношеских лет. Некоторые теперь стали командирами производства: сменными мастерами, инженерами, начальниками цехов. Вот и инструментальный цех, тот самый цех, где много лет назад я работал слесарем. Здесь трудились лекальщики. Не выдержав, я подошёл к одному из них.

— Пусти меня на минутку...

Взяв деталь, я зажал её в тиски, взял напильник и стал обрабатывать кусок металла. Старик-мастер, опустив на нос очки, придирчиво следил за работой. Видимо, он сомневался: не испортит ли ему гость эту деталь.

— Готово...

Контрольный прибор показал хорошую обработку детали. Было очень приятно ответить на рукопожатие старого мастера, высоко оценившего мою работу.

Целый день я провёл на «Сибметаллстрое». Мы обходили цех за цехом, останавливались на наиболее интересных площадках. В корпусе «горячей обработки» поражал темп производства. Раскалённые докрасна болванки металла буквально в считанные минуты превращались в почти готовый полуфабрикат.

Изделия не успевали ещё как следует остыть, как шли в упаковку.

Мои прежние сверстники, а теперь начальники цехов наперебой звали пройти в их «хозяйство». Мы обошли почти весь завод. Процесс производства удивлял размахом и темпами. Без суеты трудились советские люди, делая своё почётное дело. Во дворе завода была проложена ветка железной дороги. Пока мы были в цехах, с заводского двора на фронт ушло два эшелона с готовой продукцией.

Вся моя семья тесно связана с жизнью Новосибирска. Здесь трудился отец. Сестра — работница одной из фабрик города. Младший брат до ухода в лётную школу работал сборщиком на авиационном заводе. Ему, приехавшему из школы в небольшой отпуск, не терпелось побывать вместе со мной на своём заводе. Раньше в этих местах был пустырь. Теперь он застроился огромными корпусами. Директор завода коротко рассказал об успехах рабочих. Запомнилась одна, вскользь упомянутая цифра. Она говорила о том, что по сравнению с первым этапом войны нынешняя месячная продукция завода выросла более чем в шесть раз. Вот где лежали истоки наших побед на фронте.

Когда мы обошли основные узлы этого большого предприятия нашей отечественной авиационной промышленности, стало ясно, какими методами оно добилось высоких темпов выпуска продукции. В цеху поделки мелких деталей мы остановились возле одной группы станков. Автоматы работали с чёткостью часового механизма. Их обслуживала комсомольская бригада мастера Садыкова.

Обычно в понятие о мастере входит представление о человеке преклонных лет. Мастер Садыков оказался девятнадцатилетним парнем, одетым в аккуратно пригнанную рабочую блузу и штаны с широкими помочами. Деловито, больше жестами, он объяснил процесс изготовления важнейшей детали самолёта. По тому, как он косил глазами на мои ордена, чувствовалось, что ему очень хочется прервать работу и побеседовать запросто, по душам. Но долг прежде всего. Вчера его бригада выполнила сменное задание на сто сорок процентов. Это было чертовски трудно — станки работают автоматически и нужно выкраивать буквально каждую секунду. Однако бригада не собиралась остановиться на достигнутом. На куске красного кумача было крупно написано:

— В честь земляка сегодня дадим 150%!

Главный инженер завода давал объяснения о производстве и попутно показал мне изобретённые им станки для выделки частей крыла. Здесь работали подлинны энтузиасты производства. Среди них было много девушек. Мы, истребители, при встречах и знакомствах во время войны обычно старались узнать, сколько самолётов сбил новый знакомый пилот. На заводе главное было в выполнении нормы.

— Сколько? — спросил я у одной из девушек, украинки Оксаны Власюк.

- Четыреста процентов.
- Как передаёшь свой опыт?
- Организовала двенадцать бригад, — задорно ответила бригадирша.
- А у них сколько?
- Триста пятьдесят...
- Смотри, обгонят!
- Обещаю дать пятьсот!

Брату не терпелось скорее провести меня в сборочный цех, где недавно он сам был членом комсомольской бригады. Там я познакомился со старейшим мастером завода Ф. Тумановским, проработавшим в авиапромышленности более тридцати лет, и шестидесятипятилетним Я. Серовым-Седовым — одним из первых русских лётчиков-испытателей, лично знавшим Нестерова. Ветераны производства показали весь процесс сборки истребителей, проведя нас по всему цеху, вплоть до тира, где оружейные мастера испытывали пушки и пулемёты.

А вот и заводской аэродром. Вдоль бетонной дорожки стояли вышедшие из цехов новые самолёты. Здесь, на лётно-испытательной станции довелось встретиться с одним лётчиком, который вместе со мной начинал войну с немцами. Мы расцеловались, вспомнили однополчан.

- Как летается?

Лётчик-испытатель достал из планшета свою лётную книжку. В ней были записаны все его полёты на заводе. Цифры количества часов, проведённых в воздухе, и количества испытанных самолётов были солидными.

Честно говоря, пять суток очень короткое время для отпуска. Но мне всё же удалось побывать во многих местах. Особенно запомнился один военный завод. Как раз в эти дни тут происходило вручение коллективу завода почётного знамени Центрального Комитета партии, которым завод был награждён за большие производственные успехи. Торжество состоялось на стыке двух смен в одном из цехов. Это был исключительный момент, когда директор, принимая почётное Красное Знамя, встал на колени и, как гвардеец, поцеловав край полотнища, взволнованным голосом, от имени всего коллектива завода обещал ещё более повысить количество и качество продукции. Одобрительный гул голосов нескольких тысяч рабочих, собравшихся в цеху, заглушил слова директора. Надо было быть в эти минуты на заводе, чтобы понять и прочувствовать всё величие этого торжественного трудового обещания.

Факты убедительно говорили о том, что обещание будет выполнено, что здесь слова не расходятся с делом. В тот день как раз мне пришлось присутствовать при очередной победе всего только одной смены из тех тысяч людей, которые работали на заводе.

При норме выработки в 500 000 деталей эта смена решила сделать к заводскому празднику «единицу», т. е. сдать за смену 1 000 000 деталей. Повысить выработку ровно в два раза — дело сложное. Однако настойчивость и упорный труд позволили выполнить задачу. Результаты появились не сразу. Пришлось много подумать о расстановке сил, о процессе изготовления деталей. В день, когда «единица» должна была превратиться в действительность, первые часы работы шли нормально. Потом произошли заминки.

— Спокойствие, выдержка, темп, — говорили бригадиры рабочим, принимая меры. В заводоуправлении то и дело раздавались телефонные звонки. Приёмщики продукции сообщали о ходе выработки.

- 600000!
- 700000!
- 850 000!

До конца смены оставалось совсем немного времени, а «единица» ещё была далека. Люди устали. Их подбадривали трансляции заводского радиоузла, который по всем цехам передавал специальные бюллетени о ходе выработки.

- Спокойствие, выдержка, темпы, — продолжали настаивать бригадиры.

Испытанная многолетней производственной практикой формула принесла успех. За десять минут до конца смены радио передало: «единица выработана».

Почётное знамя во время общезаводского митинга стояло на трибуне, охраняемое караулом из рабочих этой смены. На их лицах были ещё свежи следы напряжённой работы. Их «единица» была путём к новым производственным победам нашего социалистического тыла — мощной базы Советской Армии, неустанно громившей врага.

Настала ночь, когда нужно было проститься с семьёй и друзьями. В свете прожекторов поднялась наша машина и легла на западный курс. Долго я смотрел в бортовое окошечко на всё удаляющийся Новосибирск. Горечь новой разлуки с близкими утихла при одной мысли: «Народ делает всё, что только в его силах, чтобы помочь фронтовикам. Твой долг, твоя священная обязанность — не выпускать из рук это оружие до тех пор, пока враг не будет разбит окончательно».

\* \* \*

Вот и Висла, вот наш полевой аэродром. Здесь уже ждали меня срочные дела — подготовка к знаменитому зимнему наступлению сорок пятого года, в котором наши войска перешагнули Одер.

Командующий собрал нас, командиров частей. В его штаб прибыли генералы и полковники для того, чтобы в деталях, на картах и в поле проиграть предстоящую операцию. Потом, разъехавшись по частям, не выдавая военной тайны, мы должны были подготовить к новым боям своих людей.

Мы занимались с раннего утра до глубокой ночи. Главным предметом нашего изучения являлись вопросы взаимодействия. Не только в воздухе между штурмовиками, бомбардировщиками и истребителями, но — и это было самым важным — с пехотой, танками, артиллерией. Опыт военных лет учил, что успех любой операции будет тем более значителен, чем больший совместный труд вложат общевойсковые и авиационные командиры в организацию взаимодействия.

В боевой истории нашей гвардейской части уже имелись примеры удачных совместных действий с танками. Были порою в этом отношении и некоторые ошибки.

Но в общем практика подсказывала, что, как бы ни хорошо и складно были расписаны планы совместных действий, успех их всегда зиждился на тщательной, детальной подготовке всех звеньев, вплоть до непосредственных участников боя — танковых и воздушных экипажей. Раньше иногда случалось, что, несмотря на неплохие планы взаимодействия и, казалось, хорошую договорённость штабов, лётчики, прибыв на поле боя, не понимали, чего от них хотят танкисты и, наоборот, — танкисты не могли чётко нацелить лётчиков.

Сейчас, готовясь к операции Висла — Одер, душой которой должны были быть советские танки, командующий справедливо поставил задачу перед всеми командирами авиационных частей — найти общий язык, с помощью которого лётчики и танкисты могли бы понимать друг друга на всех этапах сражения и особенно во время проникновения танков на большую глубину. В связи с этим остро встал вопрос об организации предварительного личного общения лётчиков и танкистов, которое дало бы им возможность заранее договориться между собою о всех «мелочах».

Вскоре это было осуществлено практически. Старшие офицеры танкового и авиационного соединения провели совместную военную игру. В то же время были организованы встречи ведущих групп самолётов с командирами танковых рот и батальонов.

Проигрывая на картах предстоящую операцию, мы приучали себя к вдумчивому оперативному мышлению, к принятию наиболее правильных решений в сложные моменты сражения, и в частности на том его этапе, когда вражеская оборона будет уже взломана, враг начнёт отходить, а наши подвижные части устремятся на оперативный простор. Здесь особенно нужна чёткость действий авиации, поддерживающей сухопутные войска, целеустремлённость её ударов с воздуха. Надо сказать, что в прошлое боевое время не все



авиационные командиры и не всегда придавали этому должное значение, иной раз считая, что раз противник начал отступать, то и делать теперь особенно нечего.

Один из командиров, выступавших на нашем совещании, привёл весьма поучительный эпизод. Как-то раз во время прошлой операции он заехал на аэродром штурмовиков. Тут происходили боевые полёты. Группы «ильюшиных» одна за другой возвращались с поля боя и, снаряжаясь, уходили в воздух.

— Как дела? — спросил он командира штурмовиков.

— Бьём, товарищ генерал! — ответил ему тот.

— Ну и как всё же бьёте?

— Где увидим, там и бьём! Покою не даём немцу...

Лёгкость суждения штурмовиков несколько озадачила и насторожила командира. Он понял, что они фактически не знали направления отхода главных колонн противника, наносили удары только по случайным группам немцев. Оказалось, что штурмовики действительно «где видели — там и били», причиняя врагу малый ущерб. А в это время густая неприятельская колонна в стороне безнаказанно и относительно организованно уходила на тыловой оборонительный рубеж. Только после перенацеливания и уяснения своей ошибки штурмовики ударили там, где это было существенно необходимым.

Разборы и анализ прошлых ошибок, твёрдое уяснение новых задач значительно обогатили теоретический багаж командиров. В последние дни нашей учёбы происходила проверка личной подготовленности каждого из нас. На учебном полигоне командиры-бомбардировщики бомбардировали тактические цели; штурмовики — штурмовали; а мы, истребители, вели показательные учебные воздушные бои, демонстрировали своё умение поражать наземные цели.

Лучше всех бомбил генерал, дважды Герой Советского Союза Иван Полбин. Лётчик подлинной чкаловской хватки, он во всей нашей бомбардировочной авиации считался непревзойдённым мастером пикирующих ударов. Отважному пилоту, талантливому командиру не удалось увидеть день нашей победы. Операция Висла — Одер была его последней операцией. Возглавив группу пикирующих бомбардировщиков, генерал Полбин повёл её для удара по окружённому немецкому гарнизону в городе-крепости Бреслау. Прямое попадание вражеского зенитного снаряда в самолёт генерала оборвало его жизнь.

Мне на учебном полигоне удалось продемонстрировать свой, неоднократно проверенный в боевой практике, способ поражения наземных объектов. В прошлом таким образом я взорвал около десятка вражеских паровозов, уничтожил немало неприятельских автомашин. В чём соль этого способа?

На полигоне надо было атакой с воздуха поджечь две бочки, заполненные тряпками, смоченными бензином. Некоторые лётчики атакывали эту цель обычным порядком — не очень крутым и энергичным пикированием. Огонь они открывали с большой дистанции и, опасаясь «просадки» самолёта, рано выводили машину из пике.

Мой расчёт строился как раз на том, чтобы открыть стрельбу по цели с возможно более близкой дистанции и так, чтобы всё время маневрировать в воображаемой зоне зенитного огня противника. Собственно, расчёт этот был точно таким же, каким он был и в действительной боевой обстановке.

Подойдя к полигону на положенной заданием высоте и обнаружив цель, я энергично ввёл самолёт в разворот, переключая его в момент пикирования на спину. Перевернутое положение машины не мешало прицеливанию. Тем более, что избранная мною условная точка прицеливания находилась на определённом расстоянии впереди, то-есть ближе ко мне, от мишеней. Хорошо отработанная координация движений, как и прежде, позволила мне быстро вернуть самолёт из перевернутого положения в нормальное и начать крутое пикирование с газом. На небольшой высоте я быстро вывел самолёт в пологое пикирование и поймал мишень в прицел. Теперь мишень, а ведь она была объёмной, как и всякая настоящая боевая цель, проектировалась в прицеле под сравнительно небольшим углом. Уточнив наводку и выждав ещё секунду-полторы, я нажал на гашетку. Трасса буквально впиалась в

бочку. Самолёт пронёсся над ней в тот момент, когда из неё полыхнуло пламя. Вторым таким же заходом была поражена и другая мишень.

\* \* \*

Главный удар войска нашего фронта должны были наносить с сандомирского плацдарма, отвоёванного у немцев ещё в августе. Прорыв стабильной германской обороны здесь, как потом выяснилось, был первым звеном гигантского плана разлома всего немецкого фронта протяжением более чем в тысячу километров, от Балтийского моря до Карпат, плана общего наступления, блестяще разработанного Ставкой Верховного Командования.

Плановое начало лежало в основе организации прорыва. Черновая работа переплеталась с творчеством. В этой большой подготовительной работе и лежал ключ будущего успеха. Для того чтобы стало возможным обрушить на противника огонь тысяч и тысяч артиллерийских стволов, поднять в воздух массы самолётов, двинуть в бой соединения пехоты и танков, чтобы сокрушить вражескую оборону, в короткие сроки расцезь оборонительные рубежи немцев, нужен был точный замысел.

Основой наступательного плана на нашем участке фронта была стремительность. Это касалось действий всех родов войск и в первую очередь пехоты и танков, которые, заняв первые траншеи противника, должны были тотчас двигаться дальше.

Силы немцев, противостоящие войскам нашего фронта, были хорошо известны. Офицеры разведки, работая над отчётными картами о группировке противника, глубоко и полно изучили характер немецкой обороны, её 14 000 различных инженерных сооружений, расположение 7000 орудий и миномётов, позиции резервного кулака из полутысячи танков и самоходных орудий, вероятное направление флангового контрудара противника. Это, конечно, сыграло большую положительную роль. Командир танкового соединения, которое прикрывали с воздуха лётчики нашей части, рассказывал мне на своём командном пункте, что когда после первых же часов прорыва захваченного в плен командира немецкого полка подвели к карте, рисующей положение немецкой обороны, тот был изумлён — настолько полны и точны были наши данные о противнике.

Сейчас, не раскрывая военной тайны, можно сказать здесь, что наше наступление предполагалось начать несколько позднее, нежели это было сделано на самом деле. Мы ещё только готовились к операции, когда немецкое командование, собрав значительные силы, прорвало ими западный фронт в районе Арденн и поставило действовавшие там англо-американские войска в тяжёлое положение. Оттуда, с запада, радио принесло просьбу о немедленной помощи, и в частности просьбу о нашем крупном наступлении в районе Вислы.

Прогнозы погоды были неутешительными. Чтобы хорошо использовать наше превосходство в артиллерии и авиации, нужны были более или менее ясные дни, отсутствие туманов, мешавших вести прицельный огонь. Однако, учитывая положение войск союзников, наша Ставка Верховного Главнокомандования решила закончить подготовку к операции усиленным темпом и, не считаясь с погодой, как можно скорее открыть широкие наступательные действия по всему фронту.

Так, ещё за много дней до намеченного ранее срока начала операции мы перелетели на Сандомирский плацдарм. Наше перебазирование следовало сделать незаметным для противника. Мы перелетали на бреющем. Как только машина садилась на новом полевым аэродроме, её тотчас тщательно маскировали. Пока не была спрятана от глаз врага одна машина, другой не разрешалось идти на посадку. Так же скрытно сосредоточивались на плацдарме части и соединения других родов войск.

Наша ударная группировка превратилась в своего рода туго сжатую пружину. В назначенный Верховной Ставкой час, развернувшись, она должна была ударить по противнику с огромной силой. Самой острой была ночь перед прорывом. Грандиозный

размах наступления, который ощущался всеми, от генералов до рядовых бойцов, повышал чувство ответственности, вызывал творческую заботу и тревогу за исход прорыва. Многие из нас не спали. В душе каждого солдата, лётчика, офицера, генерала жил Сталин. Имя вождя повторялось в солдатских беседах, звало к победе, внушало уверенность в успехе наступления.

Метеорологи принесли ко мне в землянку последнюю синоптическую карту. Циклон бушевал на всём фронте. Замысловатые значки снегопадов, туманов, низкой облачности и самого худшего, что может быть в полёте, — обледенения, — рисовали завтрашний день, как день совершенно нелётный. Но всё же техникам было отдано распоряжение прогреть моторы, проверить оружие, подготовить машины к вылету. Из наиболее опытных лётчиков, мастеров слепого полёта, были составлены группы охотников. Мы не могли безучастно сидеть на своей площадке и дожидаться, пока выглянет солнышко, а ветер развеет нависшую над Вислой муть, в то время как наша артиллерия, пехота и танки будут биться с врагом. Мы обязаны были помочь им всем, что только в наших силах. Так повелевал воинский устав, присяга, долг каждого лётчика.

В пять часов утра 12 января, когда ещё было совсем темно, заговорила наша артиллерия. Линия вражеских позиций осветилась вспышками разрывов снарядов и мин. С нашего аэродрома на низком, тёмном небе были видны отблески сильного артиллерийского огня.

— Начали, — торжественно сказал кто-то из штабных офицеров, всматриваясь в сторону фронта.

Вражеские позиции накрыл огненный смерч. Прорываясь через облачность, в войсковые тылы противника проникали мелкие группы наших штурмовиков и бомбардировщиков. А затем, когда тому пришло время, на штурм неприятельской обороны устремились танки и героическая советская пехота.

Как мучительно переживали наши лётчики, что из-за нелётной погоды они не могут действовать в полную силу! Никто не уходил с аэродрома. Пилоты осаждали меня просьбами выпустить их в воздух. Кое-кому, вероятно, казалось, что я излишне осторожничаю, боюсь взять на себя ответственность за возможную аварию или поломку.

Мне тоже хотелось в воздух. Но моя ответственность как командира заключалась как раз в том, чтобы сохранить силы к нужному моменту. Немцы ведь тоже, прижатые к земле облачностью и туманом, сидели на своих аэродромах. На поле боя не появлялся ни один вражеский самолёт. Мы, истребители/ должны были быть готовыми достойно встретить их, как только чуть прояснится погода, и они, конечно, попытаются задержать наше наступление ударами с воздуха. Вот почему, хотя и уверенный в лётных способностях большинства лётчиков-гвардейцев, я выпускал их в воздух одиночками или парами, ставя ограниченные задачи. Это, помимо всего прочего, имело и чисто моральное значение.

Вылеты в сложной метеорологической обстановке протекали успешно. Каждому из них предшествовала солидная штурманская подготовка, исключавшая потерю ориентировки и другие неприятности. Здесь, в эти дни, мы лишились одного отважного лётчика, моего кубанского воспитанника — Жердева! Каждый из нас тяжело переживал безвременную гибель боевого товарища, лётчика, входившего в плеяду наиболее одарённых, умелых, преданных Родине воздушных бойцов.

В свободной охоте Над южной Польшей Жердев наскочил на сильное зенитное прикрытие объекта атаки. Малая высота не позволила ему совершить энергичный манёвр. Атакуя цель, он был сбит прямым попаданием вражеского снаряда.

Наступление войск нашего фронта развивалось успешно. В прорубленные артиллерией и пехотой ворота во вражеской обороне влились крупные танковые соединения, с которыми мы взаимодействовали. Выполняя план Ставки Верховного Командования, в бой вступили войска 1-го, 2-го и 3-го Белорусских фронтов. Советская Армия теперь наступала в Восточной Пруссии, северной, центральной и южной Польше. От немцев уже была освобождена Варшава.

Синхронность действий четырёх наступающих фронтов, последовательность могучих ударов пехоты, танков и артиллерии, целеустремлённость ударов авиации, выгадывающей для полётов каждый час, привели к тому, что весь тысячекилометровый оборонительный вал немцев стал трещать и разваливаться. С каждым днём увеличивалась глубина проникновения наших танковых клиньев в неприятельское расположение. На шестой день наступления войска нашего фронта, пройдя с боями около полутора ста километров, изгнали врага из Ченстохова. Сражение охватило огромное пространство.

Что случилось с немцами, где были их силы, почему, имея солидную технику, хорошо подготовленные рубежи обороны, они терпели поражение? Ответ следовало искать в возросшем мастерстве солдат, офицеров и генералов нашей армии, которые научились громить и уничтожать врага по всем правилам современной военной науки. Несколько позже, оценивая усилия советских воинов в этой беспрецедентной по размаху, глубине и темпам операции, товарищ Сталин сказал: «Наше зимнее наступление показало, что Красная Армия находит новые и новые силы для решения всё более сложных и трудных задач».

С того дня, когда наши войска, обрушив на противника удар большой мощности, вырвались на оперативный простор, наше командование неуклонно диктовало свою волю противнику, навязывало ему бои там, где он этого не ждал, наращивало силу ударов на решающих направлениях. Упорство, проявленное противником в защите отдельных узлов обороны, не достигало цели. Наши войска обтекали эти узлы и, опережая намерения противника, не давали ему возможности осесть на новых рубежах. Огневой вал наступления, распространяясь во всех направлениях, с непреодолимой силой ломал и коверкал немецкие планы возможных контрударов.

Чем глубже проникали наши клинья в толщу немецкой обороны, тем больший хаос водворялся в рядах противника. Стремительное движение вперёд проходило на фоне уничтожения рассечённых первым ударом и пытавшихся соединиться друг с другом отдельных немецких группировок. Передовые наши части уже были в Ченстохове и шли дальше на запад, а некоторые вражеские полки и дивизии ещё оставались в нашем тылу. Именно в те дни немецкий генеральный штаб бросил крылатое словечко о «блуждающих котлах». Немцы всячески старались затушевать масштабы своего поражения на Висле. Выдавая лишённые руководства и фактически обезглавленные группировки за сознательно действующую силу, вражеское командование стремилось изобразить сложившееся положение как нечто новое в немецкой оборонительной тактике. Германская печать усиленно рекламировала действия этих «блуждающих котлов», пытаясь создать впечатление, что всё обстоит благополучно, что создавшиеся «котлы», передвигаясь и действуя в тылу советских войск, успешно выполняют определённый замысел и что наше наступление вот-вот захлебнётся.

На самом же деле всё обстояло иначе. Наше наступление не только не захлёбывалось, а всё более ширилось. Советские танкисты и пехотинцы всё дальше и дальше проникали в оперативную глубину, уничтожали группировки противника.

Для нас, авиаторов, теперь во всю ширь встал вопрос о быстром аэродромном манёвре. Чтобы активно содействовать танкам, надёжно охранять их с воздуха в такой сложной метеорологической обстановке, какая была характерна для операции, мы должны были базироваться в непосредственной близости от передовых частей своих войск. «Блуждающие» группировки немцев затрудняли аэродромный манёвр. Иной раз там, где можно было посадить самолёты, — оказывались немцы. Общая ограниченность аэродромной сети в районе наступления из-за пересечённого рельефа местности и лесных массивов ещё более затрудняло наше маневрирование. Случались дни, когда и я сам, и начальник штаба, и другие старшие офицеры с утра до ночи на лёгких самолётах или автомашинах рыскали по всему району боевых действий в поисках клочка местности, пригодного для посадочной площадки.

В одну из таких поездок в штабе у танкистов мне показали место, где находился небольшой немецкий аэродром, захваченный накануне у немцев.

— Это совсем близко, — уверяли танкисты. — Сначала поезжайте по этой дороге, потом сверните вправо через лесок, потом снова возьмите влево, и вы будете на месте. Езды всего полчаса...

Мы так и сделали. Сначала проехали прямо, потом свернули вправо, через лесок. Затем... затем дорога кончилась, её пересекал широкий противотанковый ров. Пришлось искать объезда по каким-то случайным тропинкам и размокшим от талого снега просёлочным дорожкам. Давно уже прошли те полчаса, о которых толковали офицеры-танкисты. Крутом — ни души. Местами кое-где валялись подбитые немецкие пушки, развороченные взрывами кузова бронетранспортёров. Но карта показывала: где-то здесь действительно должна была быть площадка, пригодная для посадки самолётов.

Проезжая через небольшой лесок, у обочины дороги, я и шофёр одновременно увидели группу каких-то людей. Расстояние быстро уменьшалось. Теперь было ясно — это немцы. Разворачиваться поздно — дорожка, как и все польские дороги, — узкая. А нас всего только двое. Вытаскивая пистолет, я подбодрил водителя:

— Давай скорость!

На бешеном газу мы промчались мимо оторопелых немцев и скрылись за поворотом. Миновав лесок и выбравшись на открытое место, мы облегчённо вздохнули.

Аэродром мы нашли. На нём чернели остовы нескольких сожжённых «фокке-вульфов». После разминирования лётного поля и места стоянок машин мы всей частью перелетели сюда. Наши войска уже подходили к Одеру. Танки, с которыми мы взаимодействовали, круто повернули на юг, в Верхнюю Силезию, а нам поручили прикрывать наземные войска, быстрым броском форсировавшие Одер в районе Олау и Брига. Начались воздушные бои за Одером. Больше всего мне приходилось в это время бывать на поле боя, командуя лётчиками с радиостанции наведения. Иногда летал и сам.

Воздушная обстановка на этом этапе борьбы была весьма своеобразной. Болотистые берега Одера, изрядно раскисшая во всей округе местность не позволяли нам сидеть, близко от фронта. На полёт к полю боя и обратно, то-есть на «холостой» маршрут уходило порядочно времени. Часто вдоль Одера висела плотная стена тумана, смешанного с низкой облачностью. Она преграждала доступ к полю боя нашим самолётам. Между тем, немцы, располагая вполне оборудованной аэродромной сетью стационарных авиабаз, находились гораздо ближе к линии фронта и, значит, в их руках оказывались большие возможности использовать для полёта даже самое малейшее улучшение погоды. Кроме того, подавляющее большинство боёв возникало, развивалось и заканчивалось на малых высотах. А это значило — и боевые порядки и всё маневрирование надо строить иначе, нежели раньше. Было над чем подумать и мне, как командиру, и всем лётчикам нашей части.

Острота воздушной обстановки усугублялась ещё и тем, что немцы с каждым днём старались усилить своё сопротивление, перебазируя сюда, к Одеру, истребительные и бомбардировочные эскадры с Западного фронта и в частности с небезызвестной «линии Зигфрида». Борьба в воздухе развивалась одновременно в трёх основных зонах: над переправами через Одер, над боевыми порядками нашей пехоты и танков, неуклонно расширяющих заодерские плацдармы; наконец, в глубине расположения противника — над автострадой Бреслау — Берлин и другими главнейшими коммуникациями немцев.

Воздушные бои над переправами через Одер мы старались организовывать в теснейшем взаимодействии истребителей с дивизионами зенитной артиллерии. Немцы старались атаковать наши переправы при низкой облачности, плохой видимости, в дождь, когда манёвр наших истребителей, естественно, оказывался ограниченным малыми высотами. Тут-то на помощь нашим лётчикам приходили зенитчики. В то время как воздушные патрули брали на себя сковывание вражеских истребителей прикрытия и борьбу с главными силами немецких штурмовиков, зенитчики метким огнём уничтожали прорывающиеся к переправам немецкие самолёты. Это был довольно эффективный приём. Зенитчики тех стрелковых частей, которые первыми форсировали Одер ниже Бреслау, за короткий срок сбили около сотни немецких самолётов. Благодаря совместным, хорошо

согласованным усилиям истребителей и зенитчиков, несмотря на яростные попытки врага, ни одна из наших переправ не была разрушена или же даже частично повреждена.

В другом очаге воздушных боёв, разыгравшихся непосредственно над боевыми порядками войск, характерным было массовое уничтожение немецких бомбардировщиков. Немцы пытались группами по несколько десятков самолётов оказать помощь своей обороняющейся пехоте. Но, как правило, враг не достигал успеха. Наши истребители успевали упреждать замыслы противника, рассеивали отряды его бомбардировщиков до подхода к полю боя. Часто немцы даже при своём численном превосходстве старались не принимать боя и, завидев наши самолёты, немедленно поворачивались вспять. Но нам нельзя было успокаиваться на этом. Встретил врага — уничтожь его, — таков закон советских истребителей. Так родилась идея о создании своего рода «воздушного котла». Вот как он был создан.

Наш воздушный патруль прикрывал танки, вклинившиеся в расположение неприятеля. Немцы дважды в течение дня пытались бомбардировать их, но, заметив советских истребителей, поворачивали назад. За дальностью расстояния нагнать бомбардировщики было невозможно. Тогда мы разделили очередной воздушный патруль на две группы. Первая, немногочисленная, барражировала над танками. Вторая же находилась на земле, в готовности номер один. Как только было обнаружено появление немецких бомбардировщиков, эта группа истребителей немедленно поднялась в воздух и, огибая стороной район прикрытия, ушла в глубь вражеской территории. Между тем, наши самолёты завязали с немцами бой. Враг после двух-трёх атак потерял несколько машин и развернулся на обратный курс. Однако наш расчёт был точен. Немцы были встречены другой группой наших истребителей. В этом своеобразном «котле» противник был окончательно разгромлен.

Для третьего очага борьбы в воздухе — над вражескими коммуникациями — характерным было умелое отражение вражеских контратак экипажами наших бомбардировщиков и штурмовиков, действующих по примеру истребителей методами «свободной охоты». Попав в весьма сложные условия, исключительное мужество и умение проявил экипаж пикирующего бомбардировщика соседней части. Возвращаясь с охоты на берлинской автостраде, он был атакован восьмёркой «мессершмиттов». Немцы старались зажать нашу одиночную машину «вертикальными клещами». Четыре истребителя атаковывали её сверху, а четыре — снизу. Неравный бой длился десять минут. Благодаря слаженности действий экипажа все атаки врага были отражены. Экипаж советской машины — лётчик Григорьев, штурман Аученков и стрелок Квачёв — бортовым огнём сбил три «мессершмитта». Командующий наградил экипаж орденами.

С каждым днём росло количество самолёто-вылетов, производимых нашими лётчиками. На маршрутах к Берлину, всё глубже и глубже проникая в Германию, появлялись не только скоростные самолёты, но и лёгкие «Поликарповы». Сила нашего воздействия на противника с воздуха крепчала с каждым часом. Каждый лётчик горел желанием летать как можно чаще, как можно больше. Но интенсивность нашей лётной работы опять стала лимитировать погода. Теперь, когда наступала весна, а весна в тех районах, где мы действовали, наступает рано, выдавались яркие, солнечные дни с высоким синим небом. Но летать было трудно, почва на аэродромах разбухла, размокла. Трудно было взлетать, но ещё труднее — приземляться. А летать было надо, летать во что бы то ни стало.

Снова рыская на автомобиле вдоль линии фронта в поисках сухого места для аэродрома, я несколько раз пересекал берлинскую автостраду. Гладкое, сплошь заасфальтированное полотно широкой дороги напоминало взлётно-посадочную полосу на солидном, стационарном аэродроме. А что если попробовать посадить на автостраду истребители?

Я вылез из машины, измерил шагами ширину дороги. Получалось чуть больше двадцати метров; Нормальная бетонированная взлётная полоса на стационарном аэродроме почти в два с половиной раза шире. Кроме того, на аэродромах нет глубоких кюветов, и там, если вдруг самолёт на взлёте или посадке и свернёт чуть в сторону, особой неприятности не

будет. Здесь же малейшее уклонение грозит лётчику в лучшем случае серьёзной поломкой машины. А боковой ветер? Как бороться с ним на такой узкой полосочке?

Долго я думал, прежде чем принял решение. Не раз советовался с начальником штаба, с лётчиками. Всё надо было хорошо взвесить, рассчитать, быть уверенным, что каждый лётчик сумеет и сесть на автостраду, и взлететь с неё, и снова приземлиться. Ведь если перелетать сюда, то перелетать не для простого эксперимента, а для интенсивной боевой работы.

Наконец, всё обдумав, я принял решение: перелетаем. Первым, как в таких случаях и водится у авиационных командиров, пошёл на автостраду я сам. Вот и она. Вот облюбованный мною участок. Там уже вместо девушек-регулирующих из военно-дорожной службы суетится стартовая команда, раскладывая посадочное «Т», зажигая дымовые шашки, чтобы показать, какой силы и куда дует ветер.

«Ну, — спросил я себя, — будем садиться?»

«Будем!»

Я выпустил шасси, тщательно рассчитал заход, сбавил газ и, стараясь действовать так же уверенно, как если бы это происходило на самом лучшем, отлично оборудованном аэродроме, пошёл на посадку. Вот уже «Т» совсем близко. Эх, и чертовски же узка эта асфальтовая полоска! Точнее, точнее направление! Парю снос, я приземлил скоростную машину возле «Т», на берлинской автостраде. Тотчас в эфир пошла радиogramма: «Перелетать всем!»

Один за другим, уверенно, как на параде, на новом, импровизированном аэродроме сели все лётчики. Где вы, немцы? Посмотрели бы вы, на что способны советские воины! Да, разве вы, именовавшие себя когда-то рыцарями воздуха, «летающими людьми», способны на такое? Вот мы пришли в вашу фашистскую Германию и будем теперь стартовать отсюда, с берлинской автострады, для того, чтобы бить и бить вас в самом вашем логове. Глядите на нас, немцы, и удивляйтесь. Впрочем, нет, немцы ни в коем случае не должны знать, где мы находимся. Пусть считают, что советские истребители продолжают ожидать, пока их раскисший аэродром высохнет. Тем неожиданнее будет для них наше появление в воздухе.

Я отдал распоряжение как можно тщательнее замаскировать самолёты. Чтобы ничем не вызвать у врага подозрений, через наш аэродром до поры до времени беспрепятственно пропускаться весь транспорт, непрерывным потоком шедший по автостраде. Бойцы с проходящих автомашин изумлённо смотрели на наши покрытые ветками самолёты, выстроившиеся по краям дороги. Такого они действительно ещё не видали — аэродром на шоссе!

С чувством непередаваемой гордости за лётчиков-гвардейцев, мастерски осуществивших этот небывалый ещё в истории авиации аэродромный манёвр, я докладывал командующему о результатах перебазирования. Он, конечно, был рад, но похвалил нас весьма сдержанно. И был прав. Мы пока что сделали самое малое — по одной посадке на человека. А как будет после боя? Как вообще мы сумеем организовать групповой вылет, если сразу может подниматься и приземляться только один самолёт? Вопросов было много, каждый по-своему важен. И вечером вместе с начальником штаба мы засели за расчёты, за инструкцию по боевой эксплуатации аэродрома «Берлинская автострада».

Так мы начали действовать с новой точки. Появление наших самолётов было действительно неожиданным для противника. Мы навязывали ему один бой за другим. Это было тем более важно, что на одном из участков нашего фронта немцы попытались было перейти в частое контрнаступление с целью разобщения двух группировок наших войск. Мы, в меру сил, помогали нашим пехотинцам отразить этот натиск врага.

Противник усиленно искал то место, откуда вылетают советские истребители. Сколько раз над автострадой появлялись немецкие воздушные разведчики. Следя за их полётом, можно было видеть, как пытливо они просматривают район прежних своих аэродромов, считая, что мы сидим на одном из них. Но там было пусто. Не ограничиваясь воздушной разведкой, немцы стали выбрасывать парашютистов. Двух-трёх из них, пойманных неподалёку от автострады, привели к нам. Это были унтер-офицеры парашютной школы.

Задача высадки — поиск аэродрома советских истребителей. По лицам этих незадачливых «следопытов» было видно, насколько они поражены, увидев, что хорошо знакомая им автострада превращена в тот самый аэродром, который они безуспешно искали в течение нескольких дней. Мимо пленных, стремительно разбегаясь по полотну дороги, уходили в воздух наши воздушные патрули.

Да, мы теперь сражались с немцами не в своём, советском, а в их, германском небе. Для некоторых наших наиболее молодых лётчиков это небо было местом первых боевых крещений. И, как правило, воспитанные на славных традициях нашей гвардейской части, они прекрасно справлялись с поставленными задачами. Таким, между прочим, было и крещение только что начавшего воевать молодого лётчика Юрия Гольдберга.

Вместе с довольно опытным ведущим, капитаном Луканцевым, он перехватил группу «фокке-вульфов», проходивших вблизи автострады. Перехват осуществлялся наведением с земли. Быстро нагнав противника, лётчики завязали бой. Сразу же на землю упал один немецкий самолёт. Его сбил Луканцев. «Фокке-вульфы» скользнули в облачность. Гольдберг сначала было пошёл за ними, но тотчас вернулся, он не имел права оставлять ведущего. И сделал это во-время. Один из немцев, на секунду-другую выскочив раньше его из облака, уже готовился атаковать Луканцева. Молодой лётчик уверенно, не раздумывая, пошёл в лоб этому немцу. Самолёты быстро сближались. С дистанции в сто метров Гольдберг дал точную очередь. У «фокке-вульфа» отвалился хвост, а пилот выбросился с парашютом.

Когда наши самолёты сели на автостраду, из леса вывели этого лётчика, взятого в плен. На кармане его серого, закопчённого и порванного кителя чернело несколько железных крестов. Допрос был краток.

— Имя?

— Бруно Ворм.

— Должность?

— Командир отряда.

— Который вылет на нашем фронте?

— Первый.

— Где воевали?

— Берлинская зона противовоздушной обороны. Западный фронт.

— За что имеете награды?

— Сбил десять бомбардировщиков «летающая крепость».

Не ясно ли, что нам всем, и мне, как командиру, и ветеранам-гвардейцам, только оставалось поздравить комсомольца Юрия Гольдберга, так блестяще открывшего свой боевой счёт в германском небе, совсем неподалёку от Берлина.

## 8. День победы

Из операции Висла — Одер мы, гвардейцы, вышли ещё более возмужавшими. Каждому из нас она дала богатую пищу для размышлений и выводов. Было ясно: враг будет отчаянно сопротивляться, надо быть готовым ко всяким неожиданностям. А то, что такие неожиданности следует ждать, подсказывала сама действительность. Нет, нет, и небо вдруг прочертит последняя новинка немецкой авиационной техники — реактивный истребитель, — или появится в воздухе какая-нибудь «спарка» из бомбардировщика, начинённого взрывчаткой, и сидящего у него на спине «фокке-вульфа» или «мессершмитта».

С такой «спаркой» первым встретился наш лётчик Петров. Сначала он ничего не мог понять: может, у него двоится в глазах? Идёт двухмоторный «юнкерс», а сверху, на его фюзеляже, стоит «фокке-вульф». Столкнулись, что ли, немцы? Нет, они летят вместе. Что за аппарат? Но пристало ли советскому пилоту раздумывать. Немцы, значит надо их бить! И Петров аккуратно заходит в атаку, даёт очередь по «фокке-вульфу». Вражеский пилот был, повидимому, сразу убит, так как всё двухсамолётное сооружение крутым штопором пошло вниз и взорвалось в лесу.



После мы осмотрели это место. Воронка от взорвавшихся немецких машин была огромной. Такой воронки никто из нас ещё не видел. Для поражения каких целей была рассчитана бомбовая зарядка этих машин? По остаткам конструкций самолётов мы определили, что «спарка» состояла из «юнкерса», летевшего без экипажа и доотказа набитого взрывчатыми веществами, и «фокке-вульфа», прочно прикреплённого к фюзеляжу бомбардировщика. Управление всей этой «двухэтажной» машиной осуществлял пилот истребителя. В нужном месте он наводил «юнкерс» на цель и отцеплял от него свою машину. Всё это было придумано для того, чтобы разрушить автостраду, по которой непрерывным потоком шли к фронту наши войска и автомобильные транспорты.

Невольно возник вопрос: а разве нельзя этого было делать, нарядив не один «юнкерс», а десять, двадцать, тридцать? Да, очевидно, было нельзя. Разрушение автострады требовало исключительно крупных бомб. Это раз. Загружая бомбардировщик взрывчатыми веществами и бросая его вместе с начинкой на цель, немцы пытались скорее достичь разрешения поставленной перед собой задачи. Такова одна сторона дела.

«Спарка», сбита лётчиком Петровым, была своего рода первой ласточкой. Эти сооружения стали встречаться всё чаще и чаще и в зоне действий нашей части, и на других участках фронта, теперь уже совсем близко придвинувшегося к Берлину. Дело шло к последней завершающей Отечественной войну операции. К этой операции мы, лётчики-гвардейцы, должны были прийти во всеоружии и, следуя славным боевым традициям нашей части, вновь выработать нечто новое, отлично разящее врага.

И вот, поблизости от аэродрома мы организуем учебный полигон. Техники свозят туда захваченные у врага планёры, старые самолёты, повреждённые автомашины, брошенные врагом пушки. Всё это располагается в определённом порядке. В одном углу полигона делается «аэродром», в другом оборудуются артиллерийские позиции, в третьем — создаётся автоколонна.

Зачем нам, истребителям, такой полигон, который, пожалуй, подходил бы больше к штурмовикам и бомбардировщикам? А затем, что в создавшейся обстановке, когда основные силы воздушного противника уже разгромлены и завоевание господствующего положения в воздухе не является для нас такой острой задачей, как, скажем, год-полтора назад, следовало подумать о том, чтобы вся наша сила в предстоящем наступлении была использована на полную мощность.

Да, теперь истребитель приобретал новые качества. Он мог стать и — мы доказали это на практике — стал истребителем-бомбардировщиком. Мы вполне могли сочетать действия в воздухе по изгнанию воздушного противника с поля боя с ударами, направленными на поддержку своих сухопутных войск. Штурмовку различных наземных объектов мы не раз применяли и раньше. Это был интенсивный обстрел из пушек и пулемётов пехоты, автомашин и поездов противника. Сейчас, в сердце Германии, враг зарывался в землю, укрывался в солидных железобетонных сооружениях. Разбить их могла увесистая фугасная бомба, сброшенная совершенно точно. Такой точности бомбометания вполне мог достичь лётчик-истребитель, круто, почти отвесно пикирующий на цель.

Старые лётчики прекрасно штурмовали и бомбили с пикирования, но молодёжь ещё не имела точности в бомбометании. Кроме того, массовый переход к крупным бомбам требовал тренировки и для «старичков». Верные своему принципу подходить к каждому делу, связанному с новым использованием техники, с должным обоснованием, наши лётчики засели за расчёты. Дело в том, что с крупной, подвешенной под фюзеляж бомбой истребитель мог приобрести какие-то неожиданные качества. Они, несомненно, могли повлиять на его манёвренные способности. Пилотировать самолёт с бомбой, выполнять на нём какие-то, пусть даже самые простейшие фигуры высшего пилотажа было, конечно, труднее, нежели управлять машиной без бомбовой нагрузки. Определённых расчётов и обоснований требовало и само прицеливание при бомбометании с истребителя.

Ежедневно на полигон вылетало несколько групп самолётов. Бомбили мы немецкими же бомбами, которых на захваченном у противника аэродроме было вполне достаточно.

Первым, по обыкновению, испытал намеченный способ бомбометания я сам. Вышло хорошо. За мной Голубев. Тоже вышло. А потом на полигон один за другим пошло большинство лётчиков, личная подготовка которых не вызывала никаких опасений. Наша учёба не обошлась без забавного казуса. Немецкие разведчики, довольно усердно шнырявшие в то время в нашем районе, впопыхах приняли, повидимому, наш полигон за настоящий военный объект. И вот как-то раз, когда мы производили разбор учебных полётов, вдруг раздались близкие взрывы.

— Кто бомбит?

Наши самолёты были все на земле. Никто из соседей заявок на использование полигона не давал. Оказалось, что его бомбили немцы. Выскочив из-за облаков, они сбросили несколько серий бомб. Должен сказать — наши истребители бомбили гораздо точнее. Немецкие бомбы расположились вокруг мишеней. Только одна или две попали в планёры, изображавшие стоянку самолётов. Всех интересовала мысль: придут ли немцы ещё раз? Звено лётчика Вахненко приготовилось для встречи непрошенных гостей. Назавтра это звено сбilo здесь два немецких самолёта. После этого больше немцы не приходили, учёба наша продолжалась нормально.

Пользуясь некоторым затишьем на фронте, мы выбрали время, чтобы съездить в историческое, дорогое русским воинам, место. Я говорю о памятнике, который поставлен на месте, где похоронен выдающийся русский полководец, герой Отечественной войны 1812 года, Михаил Илларионович Кутузов. Памятник стоял неподалёку от города Бунцлау, на дороге, ведущей из Силезии в Саксонию. В самом городе на обелиске друзьями русского фельдмаршала было начертано: «До сих мест полководец Кутузов довёл победоносные войска российские, но здесь смерть положила предел славным делам его. Он спас отечество своё и открыл пути освобождения Европы. Да будет благословенна память героя».

Мы возложили венки на памятник русскому полководцу, воздали ему воинские почести.

Скоро, в тёплый апрельский вечер пришёл приказ товарища Сталина: на Берлин! Мы к тому времени уже перебазировались на аэродромный узел, расположенный юго-восточнее гитлеровской столицы. От неё нас теперь отделяло всего несколько десятков километров. А ведь было время, когда расстояние между фронтом и Берлином исчислялось тысячами километров.

Вокруг Берлина выросли целые леса из зенитных пушек, насторожённо поднявших свои жерла к небу. Берлин был окопан траншеями и противотанковыми рвами, опоясан железобетонными сооружениями, рассчитанными на долговременную оборону, густыми минными полями. Всё мужское население Германии и в том числе Берлина было определено в так называемый «фольксштurm». Рядовым и офицерам этой прогитлеровской военной организации, кроме обычных винтовок и гранат, выдавали противотанковые ружья — «фаустпатроны».

Большой ратный труд предстояло вложить советским пехотинцам, артиллеристам, танкистам и сапёрам, чтобы прогрызть всю толщу берлинской обороны, сломить сопротивление врага, овладеть Берлином. Серьёзные задачи возникали и у нас, лётчиков, чья боевая жизнь тесно сплетается с боевой жизнью солдат и офицеров сухопутных армий. На десятках стационарных лётных полей аэродромного узла берлинской зоны противовоздушной обороны немцы сосредоточили почти полторы тысячи боевых самолётов, входивших в резервный шестой воздушный флот, такие отборные соединения, как корпуса противовоздушной обороны Берлина и центральной Германии, специализированные эскадры немецких асов «Удет», «Геринг», «Гинденбург» и т. д. Кроме того, здесь были части, вооружённые новинками авиационной техники: истребители «Me-109-Г10» и «Фв-190А-8», самолётами с реактивными двигателями; бомбардировщиками, оснащёнными ракетными приспособлениями для повышения скорости полёта.

Что представляли собой эти новинки немецкой авиационной техники? Прежде всего это был «мессершмитт-262» — двухмоторный истребитель-перехватчик, обладающий

повышенными скоростными данными. Борьбу с ним наши лётчики строили на принципе максимального использования вооружения своих самолётов. Делалось это с таким расчётом, чтобы каждая неприятельская машина с реактивными двигателями тотчас после её обнаружения попадала под огонь нескольких наших истребителей. Создание сплошной зоны поражения вокруг этих реактивных «мессеров» требовало определённого боевого порядка наших воздушных патрулей. Построение этого боевого порядка несколько отличалось от обычных форм, применяемых в прежних боях. Но здравая оценка воздушной обстановки, лётные навыки и настойчивость в поиске более совершенных тактических приёмов борьбы позволили нашим лётчикам достигать реальных успехов в бою с «реактивными немцами».

Вот, к примеру, хотя бы один такой бой «Яковлевых» с соседнего аэродрома. Он протекал так. Командир звена, барражировавшего вдоль линии фронта, получил предупреждение от радииставки наведения и усилил наблюдение за воздухом. Вскоре наши лётчики заметили реактивный «мессершмитт-262». Он летел встречно-пересекающимся курсом, на одной высоте с «Яковлевыми». Полагаясь на свою повышенную скорость, немец, видимо, рассчитывал пройти мимо наших истребителей. Сблизившись с противником до ста метров, командир звена дал очередь из всех огневых точек своей машины. Уходя из-под удара, «мессершмитт-262» развернулся вправо и попал под огонь другого нашего самолёта. Точно выпущенная очередь дала прямые попадания. Вслед за тем немец подвергся третьей атаке замыкающего звена самолёта. На этот раз огонь был открыт по хвосту. Вражеская машина с реактивными двигателями загорелась и, пикируя, врезалась в землю.

В ходе этой и других воздушных схваток отчётливо выявились уязвимые места немецких самолётов с реактивными двигателями. Обладая повышенной скоростью, они вместе с тем были очень неуклюжи в манёвре. Радиус виража у них велик. Полёт на повышенных скоростях во времени ограничивался малым запасом горючего, и самолёты не выдерживали длительного боя.

О другой авиационной «новинке» немцев — самолётах-бомбах, или «спарках», — я уже говорил. В одних случаях, как это имело место на нашем участке фронта, роль бомбы играл бомбардировщик; в других — преимущественно на 1-м Белорусском фронте — в качестве бомбы немцами применялся истребитель. Производя в момент расцепления «спарки» грубую наводку на цель, лётчик корректировал по радио движение «самолёта-бомбы», на котором была смонтирована небольшая радиоустановка, связанная с рулевым управлением.

С рассветом мы пошли в воздух. Целых две недели длилось сражение, прежде чем советские солдаты водрузили над рейхстагом знамя Победы. Эти две недели были временем сильных, напряжённых боёв и для нас, лётчиков. Несмотря на насыщенность берлинского неба различными авиационными новинками, несмотря на все попытки врага организовать сильное авиационное противодействие наступающим, советские истребители, бомбардировщики и штурмовики, умело взаимодействуя с сухопутными войсками, прочно держали господство в воздухе.

В развернувшейся битве над Берлином усилия наших лётчиков были направлены на решение ряда задач. Несмотря на всю сложность воздушной обстановки эти задачи были выполнены блестяще. Мастерство советских авиационных офицеров, отличная боевая выучка лётчиков в этом историческом сражении ещё раз продемонстрировали превосходство нашей сталинской авиации над германским воздушным флотом и его отборными лётными кадрами.

Немцы, так же как и мы, готовились к развернувшейся битве в воздухе. Они заранее продумали тактику действий своих эскадр. Они сосредоточивали их в двух основных ярусах: на предельно низких и на больших высотах. Таким образом враг надеялся избежать больших потерь и вместе с тем стремился распылить силы наших истребителей. Суть тактики немцев заключалась в том, что их истребители и штурмовики, появляясь большими группами на малых высотах, пытались бомбить и штурмовать наши сухопутные войска. В то же время в верхнем ярусе, на высоте пять-шесть тысяч метров шли группы прикрытия.

«Двухъярусной» воздушной тактике немцев мы противопоставили хорошо продуманные, изменяющиеся, в зависимости от обстановки, свои боевые порядки. Основная цель боевого построения наших истребителей заключалась в том, чтобы перехватить немецкие самолёты и разгромить врага ещё на подступах к полю боя.

В отличие от некоторых других сражений, мы сейчас действовали, вынося свой боевой порядок далеко за линию фронта. Это было ярким проявлением нашей наступательной тактики в широких, невиданных до сего времени масштабах. Подобный боевой порядок истребителей в своей принципиальной схеме часто применялся и при сопровождении бомбардировщиков и штурмовиков. Он дал высокий эффект. Одно авиационное соединение, прикрывая наземные войска и неся службу сопровождения, в течение двух-трёх дней сражения под Берлином сбито более 250 немецких самолётов. Большинство из них были «фокке-вульфы» штурмового варианта, перехваченные и уничтоженные на вражеской территории, в нескольких десятках километров за линией фронта.

У нас, прикрывавших танки, которые пробивали себе путь к южным окраинам Берлина, вскоре же после начала сражения отличился лётчик Сухов. Со своими ведомыми он проник к Шпрее. Там, в гуще вражеских аэродромов, лётчики безбоязненно искали и находили противника, одним своим присутствием нагоняя страх на немцев, препятствуя им подняться со своих лётных полей. К концу блокировки лётчики заметили три эшелона «мессеров» и «фокке-вульфов». Сухов прикинул по бензочасам: сколько минут ещё можно пробыть здесь? Выходило, что времени будет в обрез. Ну что же, раз времени мало, значит бой надо делать самым скоротечным.

Первая атака воздушного патруля из четырёх самолётов была направлена на «мессеров». Она закончилась тем, что три вражеские машины пылающими факелами пошли к земле. Ещё атака. Теперь огонь перенесён на вторую и третью группы «фокке-вульфов». Как ни маневрировал противник, как он ни хитрил и ни изворачивался, ещё шесть вражеских лётчиков заштопорили вниз на зажжённых и продырявленных советскими снарядами машинах. Девять немцев за один бой! Но бензин теперь уже действительно кончался. Его едва хватило на то, чтобы прямо с хода, нарушая даже инструкцию, приземлить машины. Почти у всех самолётов воздушного патруля на рулёмке от старта к капонирам остановились винты. Бензочасы стояли на нуле.

Многое из того, чем располагали немцы в сражении под Берлином и в самом Берлине, было известно нам. Иное было выявлено только в самом ходе битвы. И к чести советских воинов надо отнести: их не смутило ничто, они уверенно шли к цели, поставленной перед ними Верховным Главнокомандующим, Генералиссимусом Советского Союза товарищем Сталиным.

С именем Сталина в предрассветной мгле на лётных полях аэродромов нашей части мы устанавливали свои гвардейские знамёна, пронесённые сквозь битвы, орошённые кровью погибших за Родину гвардейцев, овеянные славой побед на всём пути нашей борьбы с врагом. Возле гвардейских знамён часовыми встали лучшие солдаты батальонов аэродромного обслуживания. Мимо знамён, отдавая им честь, в полной боевой форме, направляясь к самолётам, проходили лётчики. У каждого учащённо билось сердце. Ведь нам выпало счастье участвовать в штурме Берлина!

Борьба за Берлин уже началась. На дальних подступах к городу уже бушевал огонь. Сила наших атак на железобетонные обводы многополосного оборонительного берлинского кольца известна хорошо. Она измерялась десятками тысяч орудийных и миномётных стволов, тысячами танков и самолётов, десятками тысяч штыков. Она измерялась ещё — и это, конечно, было самым главным, — тем непревзойдённым духом советских воинов, той волей к победе, верой в правоту своего дела, которых, конечно, нет и не может быть в душе солдат, офицеров и генералов никакой другой армии, кроме армии социалистического государства.

Отлично действовали в берлинском небе наши ближние и дальние соседи — бомбардировщики и штурмовики. Их удары были строго нацеленными.

Характер всего сражения на земле предопределялся сильным насыщением вражеских позиций различными огневыми средствами. Под Берлин и в самый город немцы стянули тысячи полевых, тяжёлых крепостных и зенитных орудий различного калибра. На борьбу с вражеской огневой системой, на уничтожение и подавление его артиллерии были направлены усилия значительной части «ильюшиных», «пятляковых», «Туполевых». Их действия осложнялись исключительно сильной насыщенностью воздуха, разрывами вражеских зенитных снарядов.

Немцы, имея в своих руках хорошо оснащённую различными приборами и стационарными установками массу зенитной артиллерии, вели огонь по заранее пристрелянным квадратам неба. Стоило только группе наших самолётов появиться в районе целей, как враг открывал бешеную стрельбу, стараясь расположить разрывы по всем высотам. Этим немцы пытались сделать невозможным групповой противозенитный манёвр наших самолётов. Чтобы парализовать усилия врага, наши бомбардировщики и штурмовики строили полёт так, чтобы заранее нацеленной группой самолётов, идущей впереди основной волны штурмовиков, подавить вражеский зенитный огонь. Кроме того, для уничтожения огневых точек противника широко применялись истребители-бомбардировщики, наносившие удары с крутого пикирования, то-есть делали именно то, чему мы учились на своём импровизированном полигоне до начала операции.

Кстати сказать, свои густые «зенитные поля» враг использовал и для спасения своих лётчиков, удирающих из-под атак советских истребителей. Случалось, что, преследуя немца, снизившегося до самой земли, наш лётчик вдруг попадал под бешеный огонь зениток. Немец специально держал курс на известное ему «зенитное поле», чтобы, прикрывшись разрывами зенитных снарядов, уйти от преследования. Мы разгадали эту уловку и старались сбивать немецкие самолёты ещё до того, как они крутым манёвром пытались уходить в сторону позиций своей зенитной артиллерии.

В зависимости от этапов исторической битвы за Берлин наша авиация видоизменяла организацию и характер взаимодействия с сухопутными войсками. Если на первом этапе борьбы её основной задачей было содействие артиллерии и пехоте во взломе долговременной оборонительной полосы немцев вблизи Одера, то несколько позднее усилия лётчиков были переключены на сопровождение танков и подвижных отрядов, обтекающих опорные пункты немцев в пригородной зоне Берлина. В последующем, когда борьба с немцами переместилась непосредственно в пригороды и на улицы немецкой столицы, нашим лётчикам пришлось одновременно решать две задачи: содействовать пехоте в уличных боях и сильно забаррикадированных и превращённых в крепости кварталах Берлина, и вместе с тем сопровождать свои танки, маневрирующие на оперативном просторе, севернее и южнее города с целью окружения и изоляции берлинской группировки немцев. Кроме того, в ходе сражения появилась необходимость массированного воздействия с воздуха на крупную немецкую группировку, окружённую нашими войсками между Берлином и Франкфуртом на Одере. Здесь, между прочим, изрядно пришлось поработать и истребителям нашего соединения.

Мы только что перелетели на новый, отбитый у немцев аэродромный узел. Наши площадки находились почти на самом краю того лесного массива, через который немецкие части пытались пробиться на запад.

— Покрышкин, — сказал мне по телефону генерал, — помогите пехоте...

Вот когда в полную силу мы смогли использовать приобретённый запас знаний по бомбометанию с пикирования! В ход опять пошли немецкие бомбы. Мы делали по много вылетов в день, обрушивая бомбы на заполненный немцами лес, яростно поливая их потоками свинца из своих пушек и пулемётов. Мы гоняли немцев по просекам, снижаясь порою так низко, что едва не задевали крыльями деревья.

Ночами на наших аэродромах бывало очень тревожно. Мелкие группы немцев, выскальзывая из леса, нападали на часовых, старались проникнуть к самолётам. А однажды они предприняли настоящую, развёрнутую, но всем правилам атаку. Это было днём. Мы

совершали боевые полёты по установленному графику. Вдруг с самой крайней площадки пришло радио: «Наступают немцы»! Я тотчас бросился к самолёту и полетел к своим, попавшим в беду.

Цепи немецких пехотинцев уже были совсем близко к стоянкам самолётов. Рассчитывая, что враг не осмелится среди белого дня сунуться на аэродром, люди, которым была поручена его охрана, несколько уменьшили свою бдительность. Первым поднял тревогу расчёт зенитного пулемёта. Он заметил подползавших к нему немцев — очевидно отделение боевой разведки — и открыл по ним огонь. А в это время на поле уже во весь рост поднялись атакующие подразделения. Немцев было много. Они открыли бешеную пальбу из автоматов.

К моему прилёту здесь начальником штаба уже была организована своеобразная оборона. Техники и механики, вооружившись винтовками и весьма небольшим количеством ручных пулемётов, залегли за укрытиями. Часть самолётов была вырулена и поставлена носами в ту сторону, откуда угрожала опасность. Экипажи их вели огонь по немцам из пушек и пулемётов. Наводка осуществлялась тем, что механики, по команде лётчиков, сидевших в кабинах, чуть приподнимали или опускали хвосты самолётов, заносили их то вправо, то влево. Словом, действовали, как правильные у артиллерийских орудий. Остальные лётчики под прикрытием этого огня взлетали и садились на другом конце аэродрома, каждый взлёт сопровождая штурмовкой немецкой пехоты. На аэродроме в те минуты было горячо.

Обстановка характеризовалась следующим соотношением сил: немецкой пехоты много, но она вооружена только лёгким оружием; нас мало, но мы представляем собой пехоту — залёгшие за укрытия техники и механики, — и артиллерию — истребители, ведущие по немцам огонь с земли, и авиацию — истребители, штурмующие врага с воздуха. Все рода оружия! Для полной картины общевойскового боя не хватало только танков.

Пролетая сюда над одной дорогой поблизости, я видел с воздуха несколько наших самоходных орудий. Тотчас в это место был командирован офицер. Самоходки появились как раз во-время. Они зашли с правого и левого фланга немцев. Техники и механики, поднялись в контратаку. Вскоре натиск немцев был окончательно отбит. Враг оказался разгромленным. Самоходчики набрали целую толпу пленных. Из них сто человек, взятых в плен в рукопашном бою, пришлось и на долю наших техников и механиков.

Когда всё кончилось и подразделение смогло приступить к нормальной лётной работе, я невольно вспомнил свой первый бой на земле в Запорожской степи, когда мне, раненому, с подбитой машиной, вместе с пехотинцами пришлось пробивать плотное кольцо вражеского окружения. Нас тогда было очень мало, но мы пробились к своим. Сейчас, три года спустя, крупные силы немцев не смогли пробить нашего, в сущности очень слабого, заслона, и при первом же нажиме с нашей стороны стали пачками сдаваться в плен. Такова была внешняя сторона этих двух боёв. Внутреннее же их единство заключалось в том, что и в Запорожской степи, и здесь, неподалёку от Берлина, наш советский воин много раз превосходил врага своей стойкостью, своим высоким моральным духом. И если этот моральный дух советского человека был силен в те грозные дни наших временных отходов и отступлений, то теперь, в дни штурма Берлина, он стал гораздо сильнее, питаясь сознанием близкой, окончательной победы над врагом.

Позднее, когда всё было подсчитано и зафиксировано, на долю нас, лётчиков-гвардейцев, помогавших сухопутным войскам в разгроме окружённой немецкой группировки, командующий отнёс солидные цифры. Бомбардируя и штурмуя немцев, наши лётчики уничтожили больше тридцати немецких танков и самоходок, почти двести автомашин и транспортёров и около восьми тысяч солдат. Это, разумеется, было хорошим добавлением к сбитым в ходе войны самолётам противника, которых на боевом счету части насчитывалось больше тысячи. И счёт этот продолжал возрастать.

Красивую победу над горящим, окутанным дымами боя Берлином, одержал весёлый, никогда не унывающий лётчик Слава Берёзкин. В одной из прошлых операций Берёзкину

немного не повезло. В ожесточённой схватке с немецкими самолётами он протаранил «раму». От удара его машина загорелась. Раненый лётчик выбросился из неё на парашюте. После госпиталя, хотя его и хотели назначить в другой полк, Берёзкин явился в нашу часть:

— Прибыл для прохождения дальнейшей службы...

И свою дальнейшую боевую службу под нашим гвардейским знаменем он провёл отлично. В тот день, о котором идёт речь, Берёзкин в качестве ведомого пошёл на Берлин. Задача — охранять небо над нашими войсками, штурмовавшими южные кварталы вражеской столицы. Случилось так, что с главного авиационного командного пункта воздушному патрулю приказали снизиться на малую высоту и произвести нужную в интересах боя разведку. Для прикрытия командир патруля оставил в верхнем ярусе один самолёт Берёзкина.

И вот, как часто это бывало, появляются немцы. Их много. Конечно, они сразу набрасываются на одиночный советский самолёт. Начинается неравный бой.

Обеспокоенный авианаводчик советует Берёзкину:

— Вырывайся вниз, уходи к своим...

Да неужели советский истребитель-гвардеец спасует перед врагом? Да ещё над Берлином! Нет! Берёзкин получил воспитание в гвардейской части, целиком воспринял все её боевые традиции, хорошо перенял боевое мастерство её ветеранов. Он резким манёвром вырывается из-под огня немцев, атакует одного из них сам и немедленно ныряет в облако. Крутясь в последнем штопоре, один вражеский истребитель падает рядом с главным авиационным командным пунктом. Авианаводчики уже по радио вернули с разведки воздушный патруль. Форсируя моторы, он спешит на высоту, к очагу боя. Но Берёзкин опять атакует. Сбив с толку немцев уходом в облако, он неожиданно вываливается из него и соколиной атакой сверху сваливает ещё один немецкий самолёт. Опять манёвр в облако. Опять атака. Словом, пока подоспел воздушный патруль, отважный лётчик снял с берлинского неба трёх немецких пилотов. В тот же день на аэродроме Берёзкину был вручён боевой орден.

Сражение за Берлин подходило к концу. Уже над рейхстагом водружено знамя Победы. Но немцы, засевшие в тоннелях метро и в центральных кварталах города, ещё яростно сопротивлялись. Это было сопротивление обречённых.

Охраняя водружённое над поверженной фашистской столицей знамя Победы, мы барражировали в берлинском небе. Какой это радостный был полёт! Берлин лежал под крыльями наших истребителей притихший, ещё дымящийся.

Всюду, в окнах, на чердаках, на крышах зданий — белые флаги, знак капитуляции. На улицах длинные, нескончаемые, зеленовато-серые колонны пленных немецких солдат.

Ещё под оголёнными и сломанными артиллерийским огнём деревьями Тиргартена стоят немецкие самолёты связи. Они остались без пилотов, так же как и сам Гитлер остался без своего шеф-пилота, генерала авиации, захваченного нашими солдатами в плен. Слева — центральный берлинский аэродром — Темпельгоф, С воздуха видны наши советские лётчики. Они группами проходят мимо гор разбитой немецкой техники, исковерканных и разломанных самолётов всех немецких марок, мимо последних остатков поверженного нами гитлеровского воздушного флота.

Гарь догоравших пожарищ Берлина проникала в кабины наших самолётов. Но всё равно дышалось свободно и легко.

Мы долго барражировали над городом, беспримерный штурм которого ещё больше вознёс воинскую славу советских пехотинцев, артиллеристов, лётчиков, сапёров, танкистов, моряков, солдат и матросов, сержантов и старшин, офицеров, генералов и адмиралов всех родов войск доблестных советских Вооружённых Сил.

Ещё и ещё разворачивая свои машины в скоростном пилотаже, мы патрулировали над Берлином, охраняя завоёванную Победу, охраняя здесь, во вражеском небе, честь и независимость нашей Родины.

Так началась последняя неделя войны. Мы перелетели на новый аэродромный узел и

вместе с танкистами добили в Карпатах уклонившихся было от капитуляции немцев, освободили от них Прагу. Уже после того, как в Москве отгремели залпы тысячеорудийного победного салюта, наши лётчики-гвардейцы закрыли свой боевой счёт. Мой боевой товарищ — сибиряк Голубев — сбил около Праги последний немецкий самолёт.

\* \* \*

...Всю радость победы, высокую честь быть воином Советской Армии я ощутил июньским утром тысяча девятьсот сорок пятого года. Красная площадь. Парад Победы. Мимо Кремля в торжественном марше проходят воины-победители. К подножью мавзолея они бросают немецкие знамёна. Я несу боевой штандарт войск нашего фронта. Рядом со мной боевые друзья и товарищи, с которыми пройдены все дороги войны. Я иду совсем близко от Сталина. Мне видна его отеческая улыбка, обращённая к нам, воинам, к нашему народу.

Что может быть выше для советского человека, чем эти исторические минуты торжества любимой Родины!