

УДК 358.4(47+57)''1941/45''
ББК 68.53
С19

- Сапрыкин, Станислав Рудольфович.**
С19 Сталинские соколы. Возмездие с небес / Станислав Сапрыкин. — Москва : Алгоритм, 2015. — 624 с. — (День Победы).

ISBN 978-5-4438-1042-3

Великая Отечественная война, как и всякая война, стала небывалым толчком в развитии военного дела, особенно авиации. В начале XX века над полями сражений летали неуклюжие «этажерки», а авиация носила чисто вспомогательный характер. А уже в годы Великой Отечественной авиация пережила настоящую революцию: преобразилась техника, ремесло авиатора превратилось в смертельное искусство.

Крымский военный историк Станислав Сапрыкин представляет уникальное исследование. Уникально оно как по объему материала, так и по особому авторскому стилю изложения.

Через судьбы конкретных летчиков историк проводит нас через всю войну, все великие сражения и основные вехи в истории авиации, которые выпали на этот период. Книга издается впервые и станет настольной для всех интересующихся историей Великой войны.

УДК 358.4(47+57)''1941/45''
ББК 68.53

ISBN 978-5-4438-1042-3

© Сапрыкин С.С., 2015
© ООО «ТД Алгоритм», 2015

Научно-популярное издание

ДЕНЬ ПОБЕДЫ

Сапрыкин Станислав Рудольфович

СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ

ВОЗМЕЗДИЕ С НЕБЕС

Редактор *Е.Ю. Бузев*
Художник *Б.Б. Протопопов*

ООО «Издательство «Алгоритм»
Оптовая торговля:
ТД «Алгоритм» 617-0825, 617-0952
Сайт: <http://www.algorithm-kniga.ru>
Электронная почта: algorithm-kniga@mail.ru
Интернет-магазин: <http://www.politkniga.ru>

Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 20.01.2015.
Формат 84x108^{1/32}. Печать офсетная. Усл. печ. л. 32,76.
Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-4438-1042-3



9 785443 810423 >



***К 70-летию окончания Второй мировой войны
неизвестным летчикам посвящается***

ПРЕДИСЛОВИЕ

Сборник историко-художественных рассказов-дневников «от первого лица» о летчиках Второй мировой войны, написанных в стиле экшен, но не лишенных попытки философского и морального осмысления происходящего, посвященных «маленькому» человеку. Не героям, поднимающим в атаку полки под шквальным огнем, и не трусам, срывающим с себя командирские нашивки при приближении противника, — и о тех, и о других сказано достаточно много. Рассказы посвящены людям, которых иногда пренебрежительно называют «серой массой», фаталистам — возможно, не считающим себя полноправными хозяевами собственной жизни и часто идущим по воле обстоятельств, но зато смотрящим открыто в лицо судьбе, людям, которым нечего стыдиться. Таких простых грешных, но все же честных и хороших людей всегда больше, чем закоренелых подлецов или выдающихся героев. Они есть везде и в любые времена, тема авиации взята мной просто как близкая по духу и опыту.

Большинство из нас, закончивших хотя бы среднюю школу с оценкой по истории не ниже удовлетворительно, могут сказать, что достаточно хорошо знают историю второй мировой войны: причины, страны, географию, сражения и даже некоторых полководцев. Но ведь война — это не только эпические битвы или экономические свершения, война — это, прежде всего, судьбы миллионов конкретных людей, их изменившиеся покалеченные жизни. Конечно, были и такие, кому «война — мать родна», были и такие, для кого война стала «звездным часом». Сколько обычный человек, не занимающийся предметно историей, может назвать фамилий, ну скажем, советских летчиков — не больше десятка, немецких, английских, американских и прочих — и того меньше, и это будут имена самых выдающихся, известных и прославленных. А ведь были десятки тысяч летчиков, прошедших всю войну и

уцелевших или успевших сделать всего несколько боевых вылетов, и за каждой неизвестной нам фамилией — судьба человека, такого же, как и мы с вами.

Не всегда знаешь, каким бы был ты, оказавшись на их месте. Еще в детстве я был очарован авиацией и всем, что с ней связано. И сейчас я помню дни, когда отец брал меня на аэродром и разрешал сесть в пилотское кресло пассажирского Ан-24, а его коллеги, всегда веселые, добродушно-снисходительные, уверенные в себе люди в красивой форме шутиливо говорили. больше ешь, а то до педалей ноги не дотянутся. Не в обиду для людей других, не менее важных и интересных профессий, авиаторы всегда ассоциировались в моем сознании с элитой любой нации (где-то я слышал подобное выражение). Большинство летчиков всего мира — это открытые, честные, смелые и благородные люди, конечно, не ангелы, лишенные недостатков, свойственных каждому из нас, но лучшие, подлеты в авиации просто не выживут в прямом и переносном смысле.

Как известно, настоящие качества человека познаются в испытаниях. Трудно привести в пример более серьезные испытания, чем те, что выпали каждому отдельному человеку в годы Второй мировой войны. Мой дед по отцовской линии, учитель математики, был призван в авиацию и после укороченных курсов попал на фронт в качестве летчика-истребителя. Он был сбит над территорией, занятой противником, смог пройти через линию фронта, но был осужден и отправлен в лагерь под Челябинск. Чтобы не пострадала семья «врага народа», он вынужден был отказаться от родственников, и связь с ним оборвалась.

С каждым годом все меньше участников великой войны могут самостоятельно рассказать о событиях той эпической битвы. Настанет день — и в живых не останется ни одного свидетеля, и только сама война кровавым дымным рубцом застынет в истории человечества. Как человек, увлекающийся историей и авиацией, предлагаю сборник рассказов о ратных буднях летчиков той колоссальной мясорубки, сжирающей десятки тысяч жизней ежедневно. Я писал не о подвигах прославленных и известных асов, их имена навечно вписаны в историю авиации. Я старался описать события глазами простых летчиков, безусловно, внесших и свой вклад в успехи как той, так и другой воюющей стороны.

Прошедшее время позволяет мне не подходить предвзято и не делить всех на «наших» и «врагов», и с той, и с другой стороны были, прежде всего, живые люди с достоинствами и не-

достатками, с жестокостью и благородством, и с той, и с другой стороны их возвращения ждали семьи, родные и близкие.

Меня всегда поражало своей глубиной стихотворение Александра Твардовского «Я убит подо Ржевом», в котором описана роковая судьба никому не известного солдата. Сражения выигрывали сотни харизматичных героев, но их победы не были бы возможны без участия таких вот десятков тысяч «винтиков», от которых «до конца дней этого мира не осталось, ни петлички, ни лычки» — «серой массы», идущей за ними, а ведь эти «летающие щепки» тоже были живыми людьми! Многие из этих простых «винтиков» апокалиптической машины убийства не дотянули до конца войны, многие попали в авиацию относительно случайно, но, влюбившись в небо, несли на своих плечах груз ежедневных боевых вылетов, смерть товарищей, победы и разочарования. Они делали ошибки, они совершали подвиги. Их имена есть в каких-то архивах, но они никогда не станут известны широкой массе потомков. Таким, не ставшим первыми, но делавшим ежедневную черновую работу рядовым труженикам фронтового неба посвящаются мои рассказы.

В мажорных фильмах про героев
С хорошим радостным концом
Герой — виват, без геморроев —
С красивым волевым лицом

Пройдет без страха и упрека
Весь путь до орденских побед,
Без сожаленья иль намека
Исполнив родины завет.

В реальности все по-другому.
Запал горит, да жизнь одна,
Отдав «привет» родному дому,
Не разобравшись, чья вина,

Сорваться в бездну, за которой
Лишь мрак, густая тишина!
Никто не хочет смерти скорой.
Ни молодость, ни седина.

Когда огонь ведут зенитки,
Когда «охотник» сел на хвост,

Твоя судьба весит на нитке
И шепчет зло. «Пропал прохвост!»

Пусть сердце в пятках, как у зайца
И пальцы скрученные в шиш,
Летишь и держишься за яйца,
Потеешь, трусишь, но летишь!

(Из дневника одного летчика)

НЕБЕСНЫЙ ТИХОХОД

После окончания училища в начале 1940 года младшим лейтенантом я прибыл для прохождения службы в бомбардировочный авиационный полк, базировавшийся в Борисполе и Гоголеве. Полк недавно вернулся из Польши, где осуществлял транспортные операции, пилоты имели большой налет и хорошую подготовку. Уже при мне, правда, без моего участия, полк действовал в Бессарабии, высаживая десанты.

В течение последующего года я ввелся в строй в качестве пилота-командира самолета ТБ-3, налетаив вместе с налетом училища сорок часов одиночных полетов по кругу и по маршруту и сто пять часов в строю, в том числе на учебные бомбометания.

11 июня 1941 года мы с остальными эскадрильями полка должны были убыть в летние лагеря, но, вместо того чтобы перелететь к месту летней дислокации, почему-то двенадцать самолетов нашей эскадрильи разобрали, погрузили на составы и вместе с регламентными запчастями отправили в неизвестном нам направлении. Возможно, подумали мы, нас хотят переучить на новые ТБ-7. На следующий день нашу эскадрилью в количестве более ста человек летного и технического состава посадили на поезд и в обстановке строгой секретности отправили в западном направлении, сообщили только, что нас выводят из состава 18-й авиадивизии и переводят для усиления 15-й смешанной авиационной дивизии Киевского ОВО, дислоцированной в районе Львова и не имеющей своей бомбардировочной авиации. Выдвижение к границе объяснили подготовкой к очередным учениям «для повышения боевой готовности».

Мы, конечно, люди военные, но к чему такая секретность, почему бы ни перелететь самостоятельно, в чем задача предстоящих учений? Впрочем, подобные вопросы не сильно беспокоили меня и мой экипаж, состоявший, кроме меня, из правого пилота, штурмана-бомбардира, двух стрелков-младших техников и старшего техника.

Прибыли мы на аэродром местечка Комарно, находящийся в сорока пяти километрах юго-западной Львова. Туда же доставили и двенадцать разобранных ТБ-3. В Комарно дол-

жен был находиться в 66 ШАП, но к нашему прибытию штурмовики были переведены на аэродром Куровиче.

Кроме личного состава нашей эскадрильи, на аэродроме находилось порядка пятидесяти красноармейцев охранения, использовавшихся также в качестве грубой «живой силы» при сборке самолетов. Сборку начали в повышенном темпе, при отсутствии трактора и системы козлов на краю аэродрома выкопали несколько больших ям с откосами, куда укладывали секции самолетов, соединяя их болтами. 18 июня обстановка частично прояснилась. наша эскадрилья согласно поступившей директиве приведена в боевую готовность, можем начать действовать в ближайшие дни, штурманы получили предполагаемый район боевых действий для изучения основных навигационных ориентиров на маршрутах. Однако подобное прояснение и директива о «немедленной боеготовности» дали нам больше вопросов, чем ответов. Район, принятый для изучения — это огромная территория от польских Сувалок до румынской Констанцы. Изучить такую территорию с маршрутами подходов и ориентирами за короткое время невозможно, хотя полк и имел опыт действий на сопредельных территориях. Поэтому командир эскадрильи посоветовал уделить особое внимание изучению района, близкому к львовскому выступу. Грубешов-Туробин-Аннополь-Дембица-Лютовиска-Прешов-Попрад-Тыргу-Мереш. Но зачем, это территория наших союзников — немцев, ладно еще румыны? Когда мы уяснили, что наши тяжелые бомбардировщики секретно перебазированы к самым западным границам, мы могли предположить даже такой фантастический вариант, как атаку английского Суэцкого канала или самого Лондона, правда, для осуществления последнего потребовалось бы увеличить экипаж и сделать две промежуточных посадки в Европе на территории Германии. Но ведь немцы — наши союзники, тогда зачем изучать район расположения их частей? Получается, война — не с английскими империалистами, а с немцами — неизбежна и может начаться в ближайшие дни! 21 июня был обычным трудовым днем, учитывая секретность нашего пребывания в Комарно и темп сборки самолетов, нас не отпускали в увольнительные даже по выходным. Вечером после построения личный состав разошелся на отдых. Мой экипаж, вошедший в дежурное звено из трех самолетов, успел отдохнуть днем, поэтому я и штурман отправились к замаскированной стоянке своего самолета, над заправкой которого еще с обеда хлопотали техники. Шутка ли, на полную заправку ТБ-3 требовалось до четырнадцати часов, плюс загрузка бомбово-

го вооружения и заливка воды в систему охлаждения моторов. Маскировка, конечно, была весьма условной, учитывая огромные размеры наших воздушных линкоров, — для укрытия целой эскадрильи ветками потребовалось бы вырубить весь лес в округе, что само по себе демаскировало аэродром. Хорошо, что вместе с самолетами была доставлена специальная маскировочная сетка, частично прикрывающая бомбардировщики. К полуночи звено было заправлено, в самолеты зачем-то загрузили повышенную бомбовую нагрузку — две тысячи восемьсот килограммов фугасных авиабомб. Рассчитывая, что дежурство пройдет без происшествий, экипажи звена отправились в штабной блиндаж покемарить.

22 июня 1941 года в 01.30 нас разбудил дежурный по аэродрому совместно с командиром эскадрильи. Поступил звонок из штаба КОВО вскрыть «красный» пакет. Сегодня возможно внезапное нападение немцев. Пока обсуждали полученную информацию, на аэродром поступил звонок — война! Вылет через двадцать минут, цель — удар по аэродрому Лютовиска.

Штурман прокладывает маршрут, это менее ста километров от нашего аэродрома почти на польской границе. Лютовиска — аэродром базирования немецкой авиации, а тревога не учебная, неужели война?! Сто километров для ТБ — это ближний бой, можно штурмовиков посылать, три наших бомбардировщика могут сбросить больше восьми тонн смертоносного груза, значит, полномасштабная война! Излишней суеты не было. В ходе короткой предполетной подготовки командир звена дал указания следовать за ним с курсом взлета до набора высоты тысяча метров, затем, собравшись звеном, сразу ложиться на боевой курс, продолжая набор до двух тысяч метров. Бомбометание производить группой, с высоты два километра, на приборной скорости сто пятьдесят километров в час, без дополнительного маневрирования над аэродромом. Остальные расчеты в полете.

Два километра для ТБ-3, несмотря на его малую полетную скорость — это уже за пределом точного бомбометания. В ходе учебных и проверочных полетов, где все направлено на достижения максимальной точности, мы бомбили бетонными болванками с высот восемьсот — тысяча пятьсот метров на скоростях от ста пятидесяти до двухсот километров в час. Но в условиях возможного противодействия со стороны противника, командир хочет сделать нашу атаку менее опасной, впрочем, и два километра не спасут от пушечного зенитного огня.

Экипаж занял свои места, один за другим заработали авто-стартеры моторов, включилось внутреннее освещение и навигационные огни. Ночь выдалась очень темной. Не помню, чтобы я попадал в такие условия в учебных полетах. Проверяем коротковолновые радиостанции, радиопеленгаторы, компасы.

Взлетаем, нагруженный ТБ с трудом отрывается на скорости сто километров в час. После взлета, а наша машина взлетала третьей, я сразу потерял впереди летящую пару, хотя дистанция между моим и впереди летящим самолетом не должна была быть более пятисот метров.

Набираем тысячу метров, через десять минут полета по указанию штурмана разворачиваюсь на боевой курс и продолжаю набирать высоту. Два километра с бомбовой нагрузкой наш «летающий барак» будет набирать более двадцати минут. Наконец впереди вижу слабые огни своего звена. Догонять — значит идти на максимальной тяге, греть моторы. Выйдем на цель самостоятельно. Ловлю себя на мысли, что войну я еще не прочувствовал, все идет как в любом учебном полете.

Штурман сигнализирует, что до цели пять минут. Гасим все ненужное освещение. Еще раз проверяю высоту и скорость. Бомбардир вносит последние корректировки в бомбовый прицел. При данных условиях полета истинная скорость приблизительно сто шестьдесят пять километров в час, поправка на высоту плюс сто метров. Главное — вести самолет равномерно, без кренов, тангажа и скольжения. В ночной темноте обнаружить аэродром — непростая задача, если только противник сам себя не выдаст. И он себя выдал. Услышав гул моторов двух первых самолетов, включил несколько прожекторных установок, заработала зенитная артиллерия. С этого момента я как будто потерял счет времени.

Ведущий, выйдя на точку сброса, дал команду открыть бомболюки.

Первый и второй самолеты, сбросив «роковой» груз, продолжили дальше до точки разворота. Расстояние между парой и моим самолетом было около километра, это приблизительно двадцать секунд. Я не видел результата их бомбометания, зато заметил, как один из наших самолетов отклонился от курса и с дымом, заметным даже в ночном небе, пошел вправо, теряя высоту. Страх я не испытывал, не потому что считал себя храбрецом, просто понимать что-либо в первом боевом вылете и одновременно делать свою работу, дав волю чувствам, я не мог. Сосредоточившись на приборах и органах управления, стараясь не смотреть в осветившееся разрывами

небо, я вел свой самолет к точке сброса. Все, бомбы сброшены! Значительно полегчавший «барак» проходит над аэродромом противника чтобы, минуя опасный участок, развернуться и лечь на обратный курс. Звена больше нет, я не вижу ни первого, ни второго бомбардировщика. Зенитчики пристрелялись, самолет вздрагивает от ударов «градин», но летит, стараюсь набрать высоту, чтобы сбить расчеты зениток. Осматриваюсь, самолет догоняют огненные трассы — ночной истребитель. Это полная неожиданность, откуда у немцев «ночник»? Ночные вылеты на бомбометание считаются наиболее безопасными. Взлетел отчаянный одиночка, ориентируясь на огоньки наших выхлопов.

Мы миновали зону действия зениток, но истребитель продолжает настырные атаки, огненные трассы бьют по самолету, стрелки пытаются вести заградительный огонь, но попасть ночью в быстролетящий истребитель, не зная необходимого упреждения — сверхсложное задание. Внезапно падают обороты, а затем и загорается четвертый двигатель. Техник задействовал огнетушитель, четыреххлористый углерод потушил вырывающееся пламя, но двигатель поврежден, увеличиваю нагрузку на три оставшихся. Истребитель прекратил атаки, наверное, закончился боезапас или боится далеко уходить от базы ночью, идем домой, обходя территорию противника. Первый двигатель греется, возможно, пробит радиатор. Самолет медленно теряет высоту. Только теперь я начинаю понимать, что происходит. В голове вертится одно слово. «война»! К аэродрому подошли на высоте тысяча двести метров, на трех двигателях. Откуда у немцев ночной истребитель? На глиссаде зажигают посадочные факелы. Можно садиться. Пытаюсь выровнять самолет, но руль высоты не работает, полностью убираю тягу и, не создав нормального посадочного положения, падаю на обозначенную полосу. От удара самолет проседает, ломая тележки шасси и со скрежетом цепляя землю деревянными 3,5-метровыми винтами, останавливается. Возгорания нет, выбираемся из самолета. Результат нашего вылета, продолжавшегося один час девятнадцать минут. поврежден руль высоты, его эффективность меньше чем пятьдесят процентов от нормальной, самолет изрешечен, только в крыльях мы насчитали более двадцати пробоин от снарядов и пуль истребителя и зениток, при посадке ранен штурман, повреждены шасси и два винта, все двигатели требуют тщательной проверки и ремонта. Силовые элементы планера и крепления двигателей визуально не пострадали, все-таки ТБ-3 — крепкий самолет, но самое страшное. осколком или огнем истребителя убит

один из стрелков-техников. По заявлению раненого бомбардира бомбы звена по аэродрому попали, эффективность вылета оценить невозможно, но, по огням и освещенным силуэтам на земле, часть наших бомб «легла» на стоянку, как минимум один двухмоторный самолет и грузовой автомобиль или бронетранспортер горели. Результат не был сфотографирован. Наши потери, два самолета, что с экипажами — неизвестно.

Война действительно началась этой ночью, по отрывочным сведениям, немецкие войска при поддержке авиации перешли границу по всему фронту. Наш аэродром не бомбили, немецких самолетов над Комарно мы не видели.

Как только рассвело, наземные службы в количестве двенадцати техников, не считая красноармейцев, принялись за наш потрепанный линкор. В общей сложности были заменены два двигателя с винтами, руль высоты с тягами, тележки шасси, залатаны дыры и пробоины. Убитого стрелка похоронили на ближайшем сельском кладбище, раненого штурмана отправили во Львов.

23 июня 1941 года ночью мы получили задание разбомбить железнодорожный узел на территории Польши южнее Острува. Чтобы не лететь вчетвером, мой экипаж был доукомплектован штурманом и стрелком из нашей же эскадрильи, но из-за сложного ремонта самолета, продолжавшегося в авральном режиме более суток, вылететь под покровом темноты не получилось. Я высказывал некоторые опасения по поводу скоротечного ремонта, но мне при помощи мата объяснили, что другим самолетам эскадрильи поставлены иные задачи и надо лететь.

Взлетели в 6.15 в утренней дымке звеном из трех самолетов без прикрытия, как и вчера. По той же схеме после отрыва на малой высоте постарались как можно быстрее покинуть район аэродрома, на высоте одного километра легли на боевой курс. Главное — не встретить истребителей противника!

Сегодня я пристроился к звену без проблем слева от командира с интервалом и дистанцией в пятьдесят метров и с дистанцией сто и интервалом двадцать пять метров от второго борта.

Пока набрали два километра, оказались над территорией с немцами. Заработала зенитная артиллерия, вокруг самолетов в смертельном гопаке закружились черные дымные разрывы. Командирский самолет задымил, сбросил бомбы, но с курса не свернул. Мы увеличили дистанцию и интервал. Зенитный огонь становится все более интенсивным, черно-красные раз-

рывы все ближе. Второй самолет внезапно вспыхнул и, взорвавшись, развалился в воздухе, возможно, детонировал боезапас или топливо. Раскрытых куполов нет. Я понимаю, что сейчас буквально на глазах погибли мои товарищи, но могу только, стиснув зубы, лететь дальше, бомбить фашистскую сволочь. Командир сходит с боевого курса и правым разворотом, пытаясь выйти из-под огня, берет обратный курс. Значит, надо уходить. Внизу штурман замечает железнодорожное полотно, это не Острув, но вражеская территория, не прицельно сбрасываем бомбы, они падают в поле метрах в ста от железной дороги с разнесом в несколько сотен метров. Полностью освобождаемся от нагрузки и разворачиваемся домой, пытаюсь следовать за командиром. Медленно снижаемся, чтобы подойти к своему аэродрому на минимальной высоте. Активная фаза вылета закончена. Мы не смогли прорваться через противовоздушную оборону немцев, теперь остается спасти себя и технику. Сегодня моему экипажу везет, видимых повреждений нет, начал перегреваться третий двигатель, возможно, это последствие скоротечного ремонта, снижаю на него нагрузку до семидесяти процентов от номинальной.

К аэродрому подошли на высоте пятьсот метров, так и не встретив в воздухе никаких самолетов. На глиссаде у командира возникли какие-то проблемы, и его самолет ушел с набором высоты на второй заход. Я сел первым. После вчерашнего приземления сегодняшняя посадка показалась, как на перину. Командир сел со второго захода, его самолет беспомощно остановился на полосе.

Еще при заходе я удивился, как хорошо замаскированы остальные самолеты, но сев, узнал, что остатки нашей эскадрильи получили приказ перебазироваться в тыл из-за угрозы захвата аэродрома наступающим противником. Вместо улетающих ТБ-3 в Комарно перебазировались И-153 штурмового авиаполка, несколько «Чак» в виде дежурного звена уже стояли на краю поля.

Проблема с третьим двигателем была вызвана небольшим отверстием в радиаторе, возможно, проделанным осколком, что вызвало течь воды и перегрев. После ремонта третьего двигателя, погрузив остатки личного состава на свой и еще один оставленный для этой цели бомбардировщик, мы взяли курс на аэродром Николаевка. Уже на маршруте мы получили приказ следовать на аэродром Гоголев. ТБ-3 командира пришлось бросить в Комарно ввиду сложности ремонта, на который не было времени.

В конце июня наш бомбардировочный полк дислоцировался уже на аэродроме Грабцево под Калугой, куда был переведен после атаки немецкой авиации на Гоголев.

Фрицы упорно стремились выйти на рубеж Краслава — Полоцк — Витебск — Орша, с которого их бомбардировочная авиация была бы способна проводить налеты на Москву. Прикрывать столицу от немцев должен был 6-й ИАК ПВО Москвы. Задачи нашего полка. удар по аэродромам и переправам, танковым и моторизованным колоннам.

1 июля 1941 года наша эскадрилья получила приказ нанести бомбовый удар по колоннам противника у Борисова. Приказ получили с опозданием, когда уже начинало рассветать, и командир полка вынужден был отдать команду на утренний взлет, правда, договорившись с «соседями» и «верхами» об организации истребительного прикрытия.

Поднялись в воздух в 05.45, ясно, встает яркое июльское солнце, погода идеальная, но только не для нас — ночных бомбардировщиков. Вылетели двумя группами с некоторым интервалом по времени, я во второй. За нами поднялись в воздух «ястребки» — наше истребительное сопровождение. Они должны довести нас до линии фронта, где нас встретят истребители прифронтовой полосы, сесть на дозаправку и «принять» нас на обратном пути, дальность И-16 с нашей не сравнить. Никакой линии фронта нет, немец быстро продвигается ударными танковыми колоннами в нескольких направлениях, стремясь охватить наши обороняющиеся части.

Идем на трех тысячах метров. Маршрут проходит южнее Смоленска. Между Смоленском и Оршей у «ястребков» заканчивается топливо, прикрытие отходит на аэродром «подскока», но нас никто не встречает, неужели напутали в штабах?

В пилотскую кабину зашел штурман сообщить, что первая группа уже отбомбилась и без потерь легла на обратный курс.

Выход на цель делаем с задержкой по времени с разных высот. Мы снижаемся до двух километров, хотя и это очень большая высота для атаки подвижных малоразмерных целей. Мы над целью. Где-то внизу в дорожной пыли на Могилев и Витебск двигаются немецкие колонны. При бомбометании главный в экипаже — это штурман. Задача летчиков — следуя его указаниям, вывести воздушный линкор на цель. Из пилотских кресел мы цели не видим, она накрыта носом ТБ-3, бомбардир из своей штурманской кабины видит все, что находится под нами, его главный прибор — ОПБ-2, в его же руках и механический бомбосбрасыватель.

То, что мы над целью, подтверждается редкими выстрелами полевой зенитной артиллерии, но выстрелы хилые — немцы на марше и не могут прикрыть себя стационарными зенитными батареями, надеются на господство в воздухе своих истребителей. Но и точно накрыть двигающуюся технику с такой высоты невозможно, бомбы падают в поле, не причинив вреда неприятелю. Разворачиваемся домой, а вот и «мессеры». Заходят сзади и начинают планомерно расстреливать. ТБ-3 даже пустой едва разгонится до двухсот километров в час, уйти от преследования невозможно, остается нервно огрызаться «дашками», быть убитым ох, как не хочется! Первым атакуют самолет командира. Наш самолет не успел пристроиться к звену, идем на несколько сотен метров ниже, достается и нам. Клинит пулеметы одной из задних турелей, загораете второй двигатель. Старший техник из своей кабины внутри крыла подбегает к горящему двигателю, перебит топливопровод. Ему удается совершить подвиг — не выключая мотора, ликвидировать возгорание «Тайфуном» и через некоторое время заделать разрыв топливопровода. Наконец, появляется наша защита, истребители связаны боем, и мы можем следовать в относительной безопасности. Встаю, чтобы обойти самолет и осмотреть повреждения, на удивление, кроме нескольких пулевых отверстий в фюзеляже, все цело. Замечаю, что один из двигателей начал работать с перебоями — четвертый, и вскоре останавливается, дубовый винт бессильно крутится флюгером, не создавая тяги. Возвращаюсь в кресло, принимаем решение следовать в Грабцево на трех моторах. Самолет командира начинает снижение, следуя за ним, я замечаю, что у него стоят все четыре двигателя — полный отказ, теперь только вынужденная. У ТБ-3 надежная топливная система, каждый из четырех крыльевых бака разделен на три герметичных отсека со своими заливочными горловинами, перекрестное питание отсутствует, неужели огонь истребителей повредил все двигатели?

Самолет командира медленно планирует к земле, под нами лес, маневрируя змейкой, стараемся не упустить его из виду. Самолет падает на лес и загорается, членов экипажа не видно, можно найти площадку и сесть, но нам не взлететь на трех двигателях, и мы сами превратимся в заложников ситуации. Второй оставшийся самолет тоже поврежден, командир упал в районе Ельни, это тыл, наша территория, будем надеяться, что выжившим помогут.

Уже будучи в зоне Грабцево, мы увидели, что наш аэродром был атакован авиацией противника. Садимся сразу после уда-