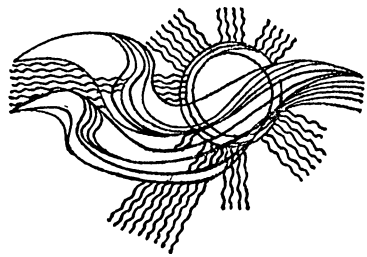
СТЕПАН ШВЕЦ

# РЯДОВОЙ АВИАЦИИ

**СТЕПАН ШВЕЦ**

*ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА*

# РЯДОВОЙ АВИАЦИИ



ДОКУМЕНТАЛЬНАЯ ПОВЕСТЬ

МОСКВА
ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1988

ББК 84Р7
Ш35

**Швец С. И.**

Ш35 Рядовой авиации: Документальная повесть. — М.: Воениздат, 1988. — 160 с.

ISBN 5—203—00573—7

Книга посвящена становлению нашей авиации, героизму и мужеству советских летчиков в борьбе против фашистских оккупантов.

В центре повести один из ветеранов советской авиации — Евгений Иванович Борисенко, который с честью прошел суровую школу Великой Отечественной войны.

Книга рассчитана на массового читателя.

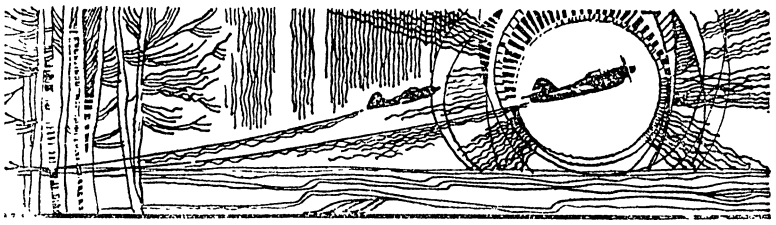
Ш $\frac{4702010200\text{-}113}{068(02)\text{-}88}$ 144-87

ББК 84Р7

ISBN 5—203—00573—7

© Воениздат, 1988

# ЧАСТЬ ПЕРВАЯ



## У ИСТОКОВ

### ПРИЗЫВ

Летая по маршруту Москва — Берлин, мы, пилоты-международники, обнаружили однажды новую приводную радиостанцию в районе Смоленска.

Почти круглосуточно играла музыка, периодически — позывные сигналы, и никаких других передач. Станция довольно мощная по радиусу слышимости. Для нас, работавших в сложных метеоусловиях, она во многом помогала в навигации. Вылетаешь из Москвы, ложишься на курс, настраиваешься на эту радиостанцию, слушаешь музыку и по радиокомпасу следишь за курсом: до Смоленска на радиостанцию, от Смоленска до Минска — от радиостанции. Прекрасная возможность для тренировки летчиков. Потом мы узнали, что по приказу командования Красной Армии образован новый полк дальнебомбардировочной авиации, номер 212. Для него и была установлена приводная радиостанция.

Полк экспериментальный. В его задачу входило использование всего лучшего из опыта Гражданского воздушного флота и Военно-Воздушных Сил. Командиром полка был назначен подполковник Александр Евгеньевич Голованов. В прошлом работник ГВФ, он хорошо знал летные кадры гражданской авиации и подбирал летчиков, имевших большой практический опыт в вождении самолетов с применением радиотехнических средств.

Известно, что экипажи тридцатых годов, с тех пор как на самолетах и в аэропортах была установлена приемо-пе-

редаточная радиоаппаратура, на многих авиалиниях летали без штурманов, но обязательно с радистами. Функции штурмана состояли в том, что он на земле проверял подготовку экипажа к полету, прокладку и знание маршрута, наличие на маршруте посадочных площадок на случай вынужденной посадки, наличие радиосредств, давал некоторые рекомендации с учетом метеоусловий. В воздух штурман поднимался в исключительных случаях: когда прокладывалась новая авиалиния или когда в отряд прибывал новый пилот. В обычной обстановке штурман оставался на земле, хотя ответственность за подготовку экипажей к полету с него не снималась.

В военной дальнебомбардировочной авиации полет без штурмана вообще не мыслим. Здесь основное внимание уделяется визуальной ориентации, хотя и другие виды навигации не исключаются. Задача экипажа гражданской авиации — довести самолет из пункта А в пункт Б. Задача полета военного самолета — обследовать, разведать, обнаружить... Штурман не отрывает глаз от земли. Он должен не только уметь ориентироваться на местности, сравнивая ее с картой, но и увидеть на земле то, чего не может заметить неопытный глаз.

Низкая облачность, дождь, изморось, туман — такая погода считалась нелетной, и заходить в облака не разрешалось, поскольку летный состав, кроме полетов под колпаком, другой тренировки не имел, в облаках почти не летал. Но пилоты гражданской авиации выполняли полеты и в плохую погоду, заходили на посадку по приводной, а иногда взлетали и вслепую.

Гражданская авиация — отрасль коммерческая. У нее план: как можно больше перевезти почты, груза, пассажиров, и у летчика средний месячный налет 150 — 200 часов. В военной авиации пилотирование самолета в ночных и сложных метеоусловиях отрабатывалось зачастую на тренажерах. Совместить все лучшее, что было достигнуто в гражданской и военной авиации, и явилось той основной задачей, которую ставило командование, создавая дальнебомбардировочный авиаполк.

Идея создания дальнебомбардировочной авиачасти на базе летного состава из гражданской авиации появилась в финскую войну, которая продолжалась недолго, но многому научила. Примером может послужить один характерный эпизод.

В феврале 1940 года потребовался спецрейс из Ленинграда в северную точку страны к берегам Баренцева моря.

Там располагался полевой аэродром. Погода в это время самая что ни на есть нелетная: низкая и плотная облачность, снег, метель — в общем, погода, характерная для этих мест в осенне-зимний и весенний периоды. А лететь надо — война.

Выбор для выполнения этого рейса пал на пилота Северного управления гражданской авиации Евгения Ивановича Борисенко. Маршрут полета сложный.

На хорошо оборудованном самолете ПС-41 (СБ бис) Борисенко вместе с бортмехаником радистом Евгением Никишиным вылетел на выполнение поставленной задачи. Никишин был отличным практиком. Он был и хорошим механиком, и метким стрелком, и штурманом. Один человек заменял трех специалистов. Это было типичным явлением в ГВФ. Атлетического телосложения, Евгений Никишин обладал незаурядной физической силой. А все физически сильные люди, по своей природе, как правило, народ добродушный.

Первая посадка в Петрозаводске. Приказано передать по назначению спецпакет. Там ждали самолет, но не верили, что он прилетит в такую погоду. Однако самолет прилетел. По радиоприводной Борисенко точно прошел над аэродромом на предельно малой высоте, увидел на белом снежном поле красное полотнище — посадочный знак, а остальное уже — дело рук мастера. Самолет произвел посадку у знака и почти скрылся во мгле на пробежке. Такова была видимость.

— Чудеса! — ахнули военные летчики, находившиеся на аэродроме.

— Никаких чудес, — парировали другие, — прижмет, так сядешь, куда денешься!

Но когда они узнали, что пилот собирается продолжать полет, удивлению их не было границ:

— Как! В такую погоду? Сознательно к черту на рога!

А Борисенко и Никишин, дозаправив машину горючим, запустили моторы и исчезли в снежной мгле так же, как и появились.

Следующая посадка предстояла в месте, где среди холмов и сопок в тайге располагалось авиационное соединение, которым командовал комбриг Спирин. Он тоже ждал прилета самолета, ему тоже вез Борисенко спецпакет. Отыскать здесь аэродром было очень трудно, так как приводной радиостанции не было, и в такую погоду пришлось доверять расчетам и ориентироваться только

визуально. Но аэродром был обнаружен, посадка произведена. Помог большой опыт экипажа и хорошие знания местности. Борисенко летал здесь часто. Важность этого полета была такова, что самолет встречал сам комбриг Спирин. Пожимая руку летчику, он восхищался его дерзостью и удивлялся этому, как он выразился, «сумасшедшему» полету. Комбриг, по специальности штурман, автор многих трудов и учебников по самолетовождению, был главным штурманом Военно-Воздушных Сил.

Разговорились, вспомнили общих знакомых. Оказалось, они и раньше встречались при выполнении заданий, и это их сблизило как старых знакомых.

Тем временем Никишин осмотрел самолет, подготовил его к дальнейшему полету, о чем и доложил:

— Товарищ комбриг, разрешите обратиться к командиру экипажа!

— Обращайтесь.

— Товарищ командир, самолет к полету готов, прикажете готовить к запуску моторы?

— Да, готовьте, сейчас иду.

— Как, — удивился комбриг, — ты собираешься лететь в такую погоду? Я не могу дать тебе разрешения на вылет.

— Лететь надо, товарищ комбриг, война! Вот мое разрешение. — И Борисенко протянул комбригу удостоверение со штампом Главного управления ГВФ, в котором говорилось примерно следующее: пилоту первого класса разрешается совершать полеты с пассажирами, грузом и почтой в любых метеоусловиях днем и ночью по усмотрению летчика.

После короткой полемики полет был разрешен, и Борисенко продолжал выполнять летное задание. Экипаж Борисенко задание выполнил и возвратился обратно тем же курсом в тех же трудных метеоусловиях.

Финская война окончилась, а проблема подготовки опытных летчиков осталась. Для этой цели и был создан экспериментальный полк. В числе других в списках части значился и Евгений Иванович Борисенко. О нем и пойдет речь.

Евгений Борисенко имел к тому времени солидный налет — около шести тысяч часов. Новое назначение не пугало его, но вот чувствовать себя военным человеком, вживаться в совершенно новую обстановку на первых порах было трудновато. Но шло время. Интенсивно проводилась учебно-боевая подготовка. Днем и ночью, в обла-

ках и за облаками, по маршруту с бомбометанием на полигоне, стрельбой по конусу. Появились новые друзья, а там где дружба, там ладится и служба.

Наступило лето. Стояли теплые, погожие дни. Суббота. К концу рабочего дня группа офицеров решила провести воскресный день на лоне природы — на берегу Днепра, покупаться, отдохнуть. Командование полка одобрило план проведения выходного дня. Для переброски офицеров с семьями к месту отдыха было снаряжено несколько грузовиков, выезд из городка назначен на шесть часов.

Летчики между собой договорились о форме одежды, решили одеться по-праздничному, в выходную военную форму. Женщины и дети пусть одеваются по своему усмотрению — решили они.

Жена Евгения Ивановича Елизавета Васильевна и их дочурка Лина весть о завтрашнем выезде на Днепр восприняли с большой радостью и принялись за подготовку: примеряли платья, упаковывали продукты на целый день.

Июньский день большой. Уже вечерело, но было еще светло. Евгений просматривал газеты. Все тихо, спокойно, но на сердце почему-то чуть-чуть тревожно. Чепуха какая-то! Он отложил газету, увидел жену и дочь в праздничном одеянии.

— Ну как, папуля, одобряешь наш туалет на завтра? — улыбалась Елизавета Васильевна.

Евгений отошел чуть назад и с минуту стоял, откровенно любуясь родными. Лица жены и дочери озаряла счастливая улыбка. Они стояли и ждали оценки их нарядов. На жене белая в синий горошек блузка с голубой отделкой и голубая чуть расклешенная крепдешиновая юбка. Жена казалась девочкой; рядом — Лина в комбинированном, белом с голубым, платьице и с голубым бантом на голове. Надо отметить, что жены авиаторов в своем туалете предпочитали голубой цвет.

— Ну, вы у меня — просто чудо!

И он подхватил дочь под руки, поднял к потолку и закружился по комнате, а девочка от радости звонко визжала и хохотала. А отец кружил ее и декламировал:

— Хорошо! Хорошо! И жизнь хороша, и жить хорошо!

А потом, опустив дочурку на пол, поцеловал ее и уже более спокойно добавил:

— А теперь спать! Машины к штабу будут поданы

к шести. Значит, подняться надо в пять. Спать, спать, уже поздно.

Жена с дочкой ушли за перегородку, в «спальню», а Евгений снова сел у окна. Закат освещал небо, и все вокруг казалось оранжевым. Было тихо, и лишь листочки акации перешептывались у самого окна. Он сидел и смотрел вдаль. Нет, он не любовался закатом, он смотрел сквозь него туда, далеко-далеко, в прожитое. Вспоминал, как он стал авиатором.

## ДОРОГА В НЕБО

Летная биография Евгения Борисенко тесно связана с историей развития советской авиации. В годы первой пятилетки была создана отечественная авиационная промышленность, которая начала выпускать самолеты советских конструкторов Ш-2, У-2, К-5, АНТ-4, АНТ-9 и другие. Росло число новых пассажирских линий, а вот летного и технического состава не хватало.

Главное управление ГВФ стало создавать авиационные училища, в которых готовило и летчиков, и техников. Одно из таких училищ располагалось в городе Батайске под Ростовом-на-Дону. Именовалось оно «1-я объединенная Батайская летная школа». В первый набор этой школы по путевке комсомола попал Евгений Борисенко.

Создание школы начиналось буквально на пустом месте. Соорудили несколько бараков для размещения курсантов и пищеблока, и все. Остальное строилось в процессе учебы. Курсанты учились и строили. Строили и учились. Занимались первое время там, где жили, рассаживаясь на койках, а тетради держали на коленях. На строительстве отсутствовала какая-либо механизация: от фундамента до крыши все процессы выполнялись вручную.

Несмотря на большую занятость, курсанты находили время и для занятий спортом. Любимым видом спорта был планеризм. Он давал большую физическую тренировку и, главное, ощущение полета. Делалось это так. Планер закрепляли на стопор и его придерживали несколько человек. Счастливчик садился в кабину, а человек десять, а то и больше, натягивали толстый резиновый амортизатор. Затем планер отпускали, и он взмывал в воздух — начинался полет, который продолжался недолго, но удовольствие от него оставалось большое.

Многие в то время желали стать летчиками. Но не многим удавалось поступить в летную школу. Чтобы стать летчиком, нужно было выдержать вступительные испытания и пройти тщательный медицинский отбор. Ведь будущему летчику придется выдерживать многократные перегрузки, изменение атмосферного давления в связи с изменением высоты полета, обладать высокой степенью реакции на непредвиденные явления, принимать правильные, быстрые решения. Летчик должен быть всесторонне физически развитым человеком.

Немаловажное значение в то время имел отбор по классовой принадлежности. Дорогостоящую технику доверяли только людям, глубоко преданным советской власти, социалистической Родине, способным, если потребуется, пересесть с мирного пассажирского самолета на боевой.

В характеристике кандидата в летчики принимались во внимание его нравственная сторона, моральная устойчивость. Всякое отклонение от нормы грозило отчислением из школы.

Не всякому дано овладеть летным искусством. Это связано с индивидуальными качествами каждого человека, его темпераментом, строением вестибулярного аппарата, концентрацией внимания и даже глазомером. Трудно определить заранее, выйдет ли из курсанта летчик или нет.

Теперь мы знаем, как дорого стоит стране подготовка летчика. Раньше об этом знали очень немногие. Были споры, к какой категории по затрате энергии отнести летный состав: к категории физического труда или умственного? Почему возникали эти споры? Дело в том, что в начале тридцатых годов с продовольствием было очень туго. Приходилось распределять его строго по нормам, в зависимости от затрат труда.

Курсантов школы кормили очень скудно, как категорию учащихся, а работать им приходилось, как настоящим строителям. Но люди все понимали. Так было, пока шла теоретическая учеба. А как только начались полеты, сразу выявилось, что летать некому, хоть отчисляй всех. От малейшей перегрузки курсанты в воздухе теряли сознание. Обмороки, как установили медики, наступали по причине физического истощения, от недоедания.

Руководство школы забило тревогу. Срывалось дело государственной важности. В школу по решению обкома партии прибыл председатель облисполкома, чтобы лично проверить, как питаются учлеты. После ознакомления он

выступил перед курсантами и инструкторским составом примерно со следующим выводом:

— Товарищи курсанты и командиры! Положение с продовольственным снабжением в стране очень тяжелое. Но, как мне кажется, при вашем питании жить и учиться можно. Не шахтеры же вы!

— Так у нас же перегрузки не меньше, чем у шахтера, — пытались убедить курсанты председателя.

— Какие у вас перегрузки? Порхаете, как бабочки, а шахтер трудится, в поте лица добывает уголь стране.

Будущие летчики почувствовали, что дело с улучшением питания может сорваться или быть отложено на неопределенный срок, и решили действовать напористей.

— Товарищ председатель, а вы сами в шахте были? Извините за нелепый вопрос...

— Что значит был! Не только был, а работал. Все специальности испробовал, и забойщиком вкалывал, знаю, что это за труд.

— Вот вам поэтому и легко защищать труд шахтеров. А нашего труда вы не знаете.

— Что тут знать? Что я, не вижу, как вы там кувыркаетесь. Разве это труд? Разве его можно сравнить?..

— Не угодно ли совершить с нами маленькую прогулку для ознакомления с нашими условиями работы?

— Это — пожалуйста! Давно мечтал, да все недосуг.

Его экипировали в летную спецодежду по всем правилам, как курсанта, поручили прокатить командиру звена Вдовину, прибывшему в эту школу из ВВС. Вдовин сделал комплекс фигур высшего пилотажа одного из летных заданий, которые выполняют учлеты. После посадки гостя вытащили из самолета в полуобморочном состоянии, посиневшего...

Долго он приходил в себя, а потом заявил:

— Да, в подобном состоянии я никогда не выходил из шахты.

После этого визита в курсантском рационе прибавились и жиры, и белки, и углеводы, появилось и масло, и хлеб, и крупы, и мясные продукты, и азовская рыба.

Так решился спор о трудоемкости летного дела. Ну а вторая дискуссия о летном мастерстве — искусство это или профессия — так и оставалась открытой для курсантов первого набора до самого окончания школы.

Ко всем трудностям надо добавить еще такие, как испытание холодом. Легкие дощатые бараки отапливались «буржуйками». Но как бы они ни накалялись, тепло бы-

ло только возле них. И то, пока они топились. В основном температура в помещении мало чем отличалась от наружной. Спали, натягивая на себя все то, что получено по арматурной карточке, вплоть до унтов и зимнего мехового шлема.

Но, несмотря на лишения, все те, кто «зацепился» за небо, стали летчиками. Даже считали в шутку, что вместе с летным искусством они проходят и курс закалки холодом — в летном деле может пригодиться, ведь там, наверху, очень холодно!

Еще в школе, в пятом классе, Женя подружился с одноклассницей Лизой Емельяновой. Он помогал ей в учебе, всячески оберегал от обид мальчишек, провожал домой, если задерживались в школе допоздна. Отец Лизы погиб на фронте в гражданскую войну, девочка жила с мамой на ее скромный заработок. Постепенно дружба перешла в любовь.

Но вот настала первая разлука. Евгений уехал учиться в летную школу. Лиза продолжала учиться в Грозном, в ФЗУ металлистов. В разлуке любовь еще больше укрепилась. Молодые люди взрослели, строили свои планы на будущее и еще больше убеждались, что жить друг без друга уже не смогут. Евгений однолюб, он считал, что Лиза — его будущая жена, но к женитьбе относился со всей серьезностью, и потому уверенности, что он готов к этому, у него не было. Какая там женитьба, когда человек не имеет для этого никаких условий!

Однако жизнь распорядилась по-своему. Случилось непредвиденное. Скоропостижно умерла мать Лизы. Девочка, боясь огорчить этим известием Женю, не призналась ему сначала, поступила работать на стройку разнорабочей и переехала в общежитие, поближе к месту работы. И здесь ее постигло второе несчастье: придя с работы, она обнаружила, что все личные вещи исчезли. Ее обокрали: не во что даже переодеться. И девушка вынуждена была сообщить об этом Евгению. Он, посоветовавшись с товарищами, решил вызвать Лизу в Батайск.

Лиза приехала. Ее одели во все курсантское, что и не понять даже — парень это или девушка. Все было не по росту, но это уже детали, главное — одета. Все относились к ней с глубоким уважением, она платила тем же. Была она доброй, общительной, отзывчивой. В 1932 году, когда Лизе исполнилось 18 лет, Женя и Лиза стали мужем и женой. Свадьба? Ни о какой свадьбе не было и речи в тех условиях. Законное оформление брака в заг-

се, поздравления товарищей — вот и вся свадьба. А в остальном все оставалось по-прежнему: он жил в курсантском общежитии, она снимала угол в частном доме, а работала в ремонтных авиационных мастерских.

Служебные дела Евгения шли в гору. Хорошая успеваемость в учебе, активная общественная работа способствовали тому, что его избрали секретарем курсовой комсомольской организации. В том же 1932 году его приняли в партию.

Летную школу Евгений закончил с отличием. Осенью 1933 года состоялся первый ускоренный выпуск летчиков. Торжественную церемонию выпуска проводили в Ростове-на-Дону, в Доме культуры табачной фабрики, так как своего школьного клуба еще не было, в Батайске подходящего тоже не нашлось. На торжественном собрании звучали речи, пожелания, заверения. Отмечали лучших, в числе которых значился и Евгений Борисенко. Молодой летчик-пилот в красивой летной форме присутствовал на вечере с молодой женой, и оба, естественно, были на седьмом небе.

Шесть выпускников Батайской школы, в числе которых был и Борисенко, получили назначение в Ленинград. Там создавалось Северное управление ГВФ.

## СЕВЕРНЫЕ ТРОПЫ

Управление размещалось в тесноватом помещении на улице Плеханова в Ленинграде у Казанского собора, аэропорт находился у Пулковских высот, у железнодорожной станции Шоссейная. Так она называлась, видимо, потому, что из Ленинграда до Пулкова пролегла прямая современная шоссейная дорога — знаменитый Пулковский меридиан. Эта дорога и была границей аэродрома с запада. Со стороны Ленинграда стояли деревянные строения барачного типа для жилья и для всех аэродромных служб. Никаких взлетных полос в то время не существовало, в осеннюю и весеннюю распутицу поле становилось непригодным ни для взлета, ни для посадки. Здесь и размещался 31-й авиаотряд, в составе которого предстояло работать Борисенко. В этом отряде начал он осваивать новую авиационную технику, изучать зону предстоящих действий.

Зона Северного управления ГВФ была одной из самых трудных в то время по освоению и протяженности.

Ведь маршруты пролегали в основном по неосвоенным и малозаселенным местам с плохо оборудованными аэродромами и посадочными площадками, при отсутствии всякой связи со своей базой.

Но зона постепенно осваивалась и расширялась. Она занимала территорию от Ленинграда до Мурманска, Архангельска, Нарьян-Мара, захватывала Вычегду, Белозерск, Кириллов, Ростов Ярославский, Череповец, Вологду, Псков, Новгород и до Москвы.

Возьмем для примера освоение воздушной трассы Ленинград — Мурманск. Прежде чем начать полеты, надо исследовать эту трассу, открыть и задействовать промежуточные аэродромы, посадочные площадки. Такими пунктами были Новая Ладога, Лодейное Поле, Петрозаводск, затем Медвежьи Озера, Кемь, Кандалакша, Апатиты, Мурмаши. Ленинградская, Мурманская и Архангельская области изобиловали реками и озерами. Можно садиться и на сухопутные площадки, и на воду. Поэтому на первых порах наилучшим транспортным самолетом была амфибия Ш-2. Но что это за самолет? Пассажир — один. Запас топлива — 85 литров, практическая дальность — не более 300 километров. А ведь не на каждом из перечисленных аэродромов и площадок имелась возможность дозаправиться горючим. Связь с этими пунктами вначале осуществлялась только посредством почтового телеграфа. Непосредственно с самолетом связи не существовало. Если случалось сделать вынужденную посадку вне аэродрома, что было обычным явлением, а до населенного пункта далеко, приходилось сидеть или пешком добираться до ближайшей почты. Управление в таких случаях высылало поисковую группу самолетов, которая тщательно исследовала район вынужденной посадки. Это тоже было явлением обычным.

Наилучшим разведчиком-следопытом зарекомендовал себя Борисенко.

В 1936 году трасса Ленинград — Мурманск уже была освоенной. Кроме Ш-2 на ней работали самолеты У-2 и даже Р-5. Однажды молодой летчик звена, базировавшегося в Апатитах, Володя Скорик получил необычное задание: из деревни Кузомень, что на берегу Белого моря, срочно перевезти роженицу в город Апатиты, в роддом, на самолете С-1 (санитарный, закрытый самолет У-2). В пути что-то случилось с подачей горючего, мотор заглох, и пришлось сесть в безлюдном месте в тундре. А дело было зимой. Костер, ночевка. А что дальше? С та-

ким пассажиром в путь не тронешься и оставлять одну нельзя. Приходится ждать, пока тебя найдут.

На второй день после ночевки у костра у роженицы начались схватки. Володя — парень молодой, ему всего двадцать один год, жизненного опыта никакого, а тут — такая ситуация. Начались роды. И Володя Скорик не растерялся, взял на себя функции акушера.

Костер горел непрерывно, было в чем согреть из снега воду. Принял Володя мальца, снял унты, а сам надел сапоги, которые всегда возил с собой, запеленал ребенка и спрятал в унт, помог матери привести себя в порядок, создал ей относительные удобства у костра, накормил, напоил чаем, настоянным на листьях. Имелся небольшой запас питания и у пилота, и у роженицы. И снова ночевка у костра. А на третий день поисковый самолет, пилотируемый Борисенко, обнаружил их, произвел посадку, и роженица с сыном были благополучно доставлены в Апатиты.

И еще один пример. Тот же пилот Владимир Скорик на Кольском полуострове развозил по точкам представителей из Москвы — начальника Управления слюдоразработок СССР и бухгалтера того же главка. Улетели и где-то в тайге исчезли. Была создана специальная комиссия для организации поиска. В Апатитах базировалось звено самолетов Северного управления. Летчикам этого звена и поручили поиски затерявшегося самолета. Несколько дней затратили они на поиски, и все безрезультатно. Не нашли.

Тогда из Ленинграда направили звено самолетов Р-5, возглавляемое командиром 31-го авиаотряда Александром Лебедевым. В звено вошли Клавдий Решетников и Евгений Борисенко. Местом базирования избрали реку Кузомень, у деревни того же названия. Туда подвезено горючее, а рядом стояла баня, где грели воду и масло для моторов. Март 1936 года. Штурманов не было, и вместо них в самолет во вторую кабину посадили пилотов местного звена — они хорошо знали район. Четыре дня с раннего утра и до наступления темноты звено вело поиски. Прочесывали всю тайгу, вглядывались в каждый кустик.

К вечеру четвертого дня, когда уже наступали сумерки, испортилась погода, пошел снег, видимость стала ограниченной. Пора возвращаться на базу. Но командир приказал: еще один заход. Шли уступом. Почти ничего не видно. И вдруг Борисенко получил сигнал — из задней

кабины второй пилот показывал вниз. На небольшой поляне стоял на носу, хвостом вверх, самолет. Людей нет, очевидно, давно ушли, а в каком направлении — неизвестно.

После посадки доложили руководству о находке, и туда была срочно направлена экспедиция на ездовых собаках. В ночь тронулись в путь, а к утру нашли пропавших. Они уже еле передвигались, но направление держали верное. Восемнадцать суток прошло со дня их вынужденной посадки, но все остались живы. Летчиков группы наградили именными часами и присвоили звание «Отличник Аэрофлота».

К своей работе Борисенко подходил творчески, в каждом полете искал что-то новое. Для него небо — огромная научная лаборатория. Воздушную стихию он умел читать, как зашифрованную радиограмму, и в то же время понимал, что она для него по-прежнему остается до конца непознанной.

Теперь бы он мог ответить и на дискутируемый еще в летной школе вопрос: летное дело — это профессия или искусство? Всякая профессия, в том числе и летная, доведенная до совершенства, становится искусством, как и всякое искусство, если его не совершенствовать, остается ремеслом.

Неверно будет относить все происшествия за счет несовершенства техники. Техника того времени, как и сама организация полетов, была несовершенна в сравнении с последующим ее развитием, как и сегодняшняя техника может оказаться несовершенной в сравнении с техникой будущего. Но для каждого времени техника соответствует своему назначению, если ее грамотно использовать. Техника без человека мертва. Человек, подобно мифическому богу, вкладывает душу в машину, и от него зависит долголетие этой машины, ее послушность, отзывчивость.

К каждому полету Борисенко готовился так, будто летит впервые. Это касалось не только техники, прокладки маршрута, но и подготовки самого себя. Он всегда как бы задавал себе вопрос: готов ли ты к выполнению поставленной задачи? И старался ответить, будто строгому учителю на экзамене. И, видимо, поэтому в его практике не было ни одного случая невыполнения задания по его вине либо по причине неправильной эксплуатации техники.

Борисенко вскоре назначили начальником авиалинии

Ленинград — Вытегра, что юго-восточнее Онежского озера у канала Мариинской системы, и одновременно — командиром звена, которое должно базироваться в Вытегре. То есть быть ответственным за все хозяйство и одновременно летать, как рядовой летчик.

Новая должность, новая трасса, два новых аэропорта: один гидроаэропорт в Вознесенье, западнее Онежского озера на реке Свирь, второй — в Вытегре. И работа новая, разнообразная: возили пассажиров, почту, помогали рыбакам, лесоразработчикам, выполняли другие задания. Работа интересная, увлекательная и, главное, не дает скучать, несмотря на окружавшую глушь: каждый день в полете. Каждый полет — что-то новое...

Советская гражданская авиация была первым связующим звеном отдаленных районов с культурными и народнохозяйственными центрами. Значение авиации для страны того времени неоценимо. И все больше осваивались районы северной глухомани. Все больше прибавлялось авиалиний, строились новые аэро- и гидропорты, большие и маленькие, все больше возрастала потребность в самолетах и летно-техническом составе. Работала без устали конструкторская мысль, появлялись новые, более совершенные и комфортабельные, более скоростные и высотные, с большей дальностью самолеты, а это делало саму жизнь более интересной. И каждый думал: как хорошо стало жить в нашей стране. Эх, если бы не было войны.

В конце 1933 года за отличную работу летчики Северного управления Евгений Борисенко и Клавдий Решетников были награждены ценными подарками: они получили по мотоциклу «Красный Октябрь» и документы за подписью Сергея Мироновича Кирова о награждении. Получить мотоцикл в то время, когда он был большой диковинкой, мечта каждого, да еще благодарственное письмо выдающегося партийного и государственного деятеля — это очень высокая награда (вспомним, что награждение орденами и медалями в то время почти не практиковалось).

Рассказывая об авиации того времени, о летчиках и их работе, трудностях, нельзя не упомянуть и об их личной жизни. Картина будет неполной, если не коснуться семейной жизни летчика. Одна десятиклассница заявила: как вас, летчиков, не любить, когда у вас такая красивая форма?! Да, девушки влюблялись в летчиков легко, выходили за них замуж. А вскоре некоторые из них не вы-

держивали, разочаровывались и подавали на развод. Быть женой летчика того времени — значило посвятить всю свою жизнь другой жизни, жизни любимого человека. Жена не имеет работы, потому что летчик всегда находится где-то на полевом аэродроме, где нет никакого приложения рукам женщины, а если он в городе, то на далекой окраине, за много километров от центра. Летчик часто переезжает с места на место и, естественно, тянет за собой семью. А если он этого делать не будет, ему вообще не стоит жениться, обзаводиться семьей. Супругов всегда подстерегает разлука. Они тянутся друг к другу, а условия жизни, работы, внешние обстоятельства разлучают. Только преданная мужу жена может вынести все лишения и неудобства. Только крепкая, основанная на взаимной любви семья авиатора может сохраниться.

«С милым рай и в шалаше» — так гласит народная мудрость. В отношении рая у каждого своя оценка этого высшего мифического комфорта, а что касается шалаша, то этот вид жилья был присущ в то время многим, ведущим кочевой образ жизни, в том числе и авиаторам.

Ленинградское управление только становилось на ноги. На скудные средства, отпущенные для строительства, было сделано самое необходимое, в первую очередь барак для жилья. Аэропорт расширяется, народ прибывает, а на семейных условия жилья не рассчитаны, приходилось размещаться в общежитии, койка в койку, вместо тумбочки — чемоданы, застеленные скатеркой, — признак семейного уюта. Тесно до предела.

«Теснота такая — негде примус поставить» — бытовало сравнение. Примус — это первейшая и необходимейшая принадлежность каждой семьи, так сказать, индивидуальный домашний очаг. «В тесноте, да не в обиде», — говорят люди. Да никто и не обижался: все понимали, что все эти трудности — трудности роста, как их тогда называли, — явление временное. «Вот разбогатеем, построим и тогда заживем с комфортом», — мечтали авиаторы.

И только Евгений с женой устроились более комфортабельно: на две семьи получили отдельную комнату в общежитии, как тут новое назначение в Вытегру.

Первое время Евгений жил один: для семьи не было условий. Но что это за жизнь одному! И Евгений вызывает жену. Она приезжает с чемоданом и примусом, хотя здесь печка отапливается дровами, все равно с примусом расстаться никто не решился бы. Жизнь вошла в свои привычные нормы. И как бы трудно ни было в полете, он

теперь знал, что его дома ждет жена, будет встречать, и это снимало усталость.

Все хорошо на новом месте. Но вот для появления третьего члена семьи действительно условий никаких не было, и пришлось снова жену отправлять в Ленинград. Евгений на автомобиле отправил ее из Вытегры в Вознесенье, а там усадил на пароход, который следовал по реке Свирь и далее по Ладожскому озеру в Ленинград.

Пароход полз медленно, а Борисенко в то время летал на Лодейное Поле. По пути он отыскивал пароход, на котором плыла Лиза, и видел ее на палубе. Она стояла чуть отдельно от других в голубом халате и приветствовала его, помахивая голубым платком. Сделав круг над пароходом и помахав рукой, он улетал.

— Кто это? — интересовались на пароходе, когда самолет появлялся вторично. — Кому он машет?

— Это мой муж, — с гордостью отвечала Лиза.

Так она стала популярным пассажиром, ей даже улучшили условия пребывания на пароходе.

Вскоре Борисенко прибыл в Ленинград, чтобы перевезти из роддома жену и дочь Лину. Жене нужен был уход, и Евгений хотел просить, чтобы его временно перевели в Ленинградский аэропорт, но тут — командировка в Карельскую республику сроком на два месяца. Пришлось оставить семью на попечение соседей.

## МАТРИЧНОЕ ЗВЕНО

За время пребывания в Карелии в Управлении произошли изменения. Начальником Управления стал Иван Филиппович Миловидов, известный летчик с дореволюционным стажем, умелый организатор и воспитатель авиаторов. Он хорошо разбирался в людях, безошибочно определял, кто на что способен, кому следует поручить то или иное задание.

Произошли некоторые изменения и в техническом оснащении Управления. В эксплуатацию стали поступать новые, более совершенные и надежные самолеты Р-5, или, как их называли в гражданской авиации, П-5. Внедрялось радиотехническое оснащение аэродромов и самолетов. Все это позволяло осуществить давно задуманное: использование авиации для доставки матриц центральных газет в другие города, чтобы жители могли читать газеты в день их выхода в столице Москве. Для начала взят Ленинград.

Для выполнения этого важного правительственного задания была создана специальная группа летных экипажей, которая и получила со временем название «матричное звено». В эту группу был зачислен и Борисенко.

Для матричного звена понятия «нелетная погода» не существовало. Была выработана специальная система летной работы со своими инструкциями, наставлениями, допусками на особые полеты.

И вот работа началась. 1936 год. Первые газеты «Правда», «Известия», отпечатанные с матриц, доставленных самолетом из Москвы, получил ленинградский читатель. Сколько восторга, сколько удивления! Свежая, сегодняшняя газета! А как приятно слушать эти восторги тем, кто причастен прямо или косвенно к этому новшеству.

Полеты в сложных метеоусловиях требовали большой тренировки, особенно тонкой отработки выхода на посадочную полосу по радиосредствам. Бывало, идет летчик в густом тумане, да еще в вечерних сумерках, снижается и, кажется, точно выходит по радиомаяку либо по приводной на посадочную полосу. Перед самой посадкой просматривается земля, и пилот сажает самолет уже визуально. Вот должна быть земля, а под ним... крыши домов. Полный газ! А самолет-то по инерции продолжает посадку... Вот тут и маневрируй между домами.

Риск! Говорят, летчики любят рисковать. Нет. В силу специфики профессии летчику приходится рисковать. Повседневный риск способствует укреплению силы воли, проявлению стойкости, смелости, находчивости, решительности. Не прошло и года работы в матричном звене, как в пилотском свидетельстве летчика первого класса Евгения Борисенко появился штамп, на котором значилось: «Разрешается совершать полеты на самолетах всех классов с пассажирами, грузом и почтой в любых метеоусловиях днем и ночью». Летчиков с таким штампом в ГВФ было немного.

Чтобы не срывать выполнения заданий по каким-либо непредвиденным причинам, на обоих концах линии, то есть и в Москве и в Ленинграде, дежурили дублирующие экипажи. Борисенко летал без подмены, строго выдерживал свой график. Сам подменял часто, а подмены себя не допускал. И это стало вроде бы его принципом. Может быть, не совсем разумным.

Однажды, попав под дождь, он промок, простыл и сильно заболел, а завтра в полет. Он знал, что в Москве

готов дублирующий самолет, стоит только позвонить на аэродром и — спокойно отдыхай, лечись. Но Борисенко, не сказав даже жене и командиру отряда о своем недомогании, полетел. Он надеялся, что в полете все пройдет. А в воздухе ему стало хуже. Он понял, что слабеет, и, что самое страшное для летчика в полете, появилось чувство полного безразличия ко всему окружающему. Жар усилился и дошел до того, что Борисенко порой отключался, забывая, где он и что от него требуется. Но ручку управления из рук не выпускал. Однако все делалось механически, будто ведет самолет кто-то посторонний. Правда, условия погоды благоприятствовали полету, он сел, зарулил и... потерял сознание, успев выключить зажигание. Очнулся он уже в больнице. Его обследовали и перевели в профилакторий ГВФ в Покровское-Стрешнево. Через несколько дней — снова в полет.

Когда реки замерзают, навигация речного флота прекращается. Нечто подобное наблюдалось и в авиации. Когда в осеннюю и весеннюю распутицу аэродромное поле размокало, полеты прекращались и авиаторы занимались ремонтом самолетов и учебой. Ленинградский аэродром, расположенный почти на болоте, выходил из строя на полтора месяца и весной, и осенью. А как быть с бесперебойной доставкой матриц?

В Москве на центральном аэродроме была одна-единственная бетонированная взлетно-посадочная полоса, она и выручила. Самолет взлетал в Москве, прилетал в Ленинград, сбрасывал матрицы на парашюте и улетал обратно. Метеорологические условия в это время, как правило, сложные: и туман, и низкая облачность, возможны обледенения. Вести самолет и сажать в Москве приходилось часто вслепую. И никто так не беспокоился за исход полета в такую нелетную погоду, как семья.

Послышался характерный рокот мотора, присущий только самолету Р-5, и жена с дочуркой на руках выходит на балкон... Рокот все громче, выходят на балконы соседи. А вот и он, красавец «дельфинушка» с бортовым крупным номером «606». Все машут руками. Чуть накренив самолет, Женя тоже помахал рукой, а потом, качнув крыльями, скрылся за домами, вскоре затух и рокот мотора. Улетел...

Жена прерывисто, по-детски вздохнув, ушла с балкона. На глазах выступили слезы. То ли от радости, что увидела своего мужа, то ли от тоски и томительного ожидания. Евгений тоже возбужден: вроде свидание и сос-

тоялось, но ни обнять, ни поцеловать, ни хотя бы сказать в утешение что-либо приятное... Беспосадочный полет продолжается примерно восемь, а то и девять часов. Утомительно. Зато отрадно, что, несмотря на сложность, задание выполнено. Да и своих повидал, будто дома побывал.

Кстати, «дельфином», «дельфинушкой» ласково прозвали самолет Р-5 за характерное сходство его носа, если смотреть в профиль, с головой дельфина.

Ленинградцы, понимая, с каким риском сопряжена доставка матриц, были благодарны летчикам. В каждом номере газеты на последней странице внизу мелким шрифтом набрано: «Матрицы доставлены на самолете летчиком...» Среди других часто можно было видеть фамилию Борисенко. В адрес летчиков, доставлявших матрицы, шли благодарственные письма через редакции газет «Правда» и «Известия». Люди благодарили и восхищались мужеством и смелостью летчиков, летающих в таких сложных условиях.

А условия осложнялись еще и тем, что раскисал не только Ленинградский аэродром, но и все промежуточные на маршруте аэродромы и запасные посадочные площадки. И если приходилось идти на вынужденную, то такая посадка, как правило, кончалась аварией: колеса увязали в грязи, и самолет опрокидывался на спину, в лучшем случае — становился на нос. Хорошо еще, если это происходило на обратном пути, когда уже матрицы сброшены, как это случилось однажды с летчиком Михайловым. Сбросил матрицы, взял курс на Москву, и в пути забарахлил мотор, хочешь не хочешь, а надо садиться на вынужденную. Очень неприятное чувство. Сел в Любани, отделался тем, что самолет стал на нос. Относительно удачно.

Вскоре на вооружении звена появились новые самолеты с более мощными моторами АМ-34, широко разрекламированные как более скоростные и высотные. На деле же они оказались капризными и неуклюжими. По внешнему виду тот же Р-5, только какой-то сгорбившийся, поэтому его и назвали Р-Z. В ГВФ широкого распространения он не получил.

Вот на этом самолете Р-Z предстояло Борисенко лететь из Ленинграда в Москву. Взлет проходил на запад в сторону Пулковских высот. На высоте 70 метров внезапно обрезал мотор. Летчик мгновенно оценивает обстановку и принимает решение. Редкий случай, когда доли

секунды решают исход сложившейся ситуации. По инструкции летчик, не набрав высоты 100 метров, обязан производить посадку прямо перед собой по прямой. Но впереди гряда высот — холмы и впадины. Посадка по прямой — верная гибель. Влево — болотистая местность, изрытая канавами и котлованами. Ситуация очень сложная. Вдобавок Борисенко почувствовал, что лицо обдало каким-то горячим и едким газом. Он задыхался, ему слепило глаза, но машину все же успел развернуть почти на 180 градусов. Самолет приземлился и теперь несется к границе аэродрома, а впереди — болото. Летчик знал отрицательное свойство этого самолета на посадке: чуть измени направление, как он завертится волчком и обязательно свалится на крыло. Теперь это свойство могло стать спасением, и летчик на это рассчитывал. Он резко дал правую ногу, управляемый костыль изменил направление, самолет завертелся на месте, а летчик, чтобы окончательно не задохнуться, резко на вращении выбросился из самолета и тут же потерял сознание. Подоспевшие врачи скоро привели его в чувство. Самолет все же свалился на крыло, но поломка была незначительной. Задание выполнял уже дублирующий экипаж, а у Борисенко врачи установили отравление бензиновыми парами с примесью антидетонатора.

Оказалось, во время периодического просмотра мотора молодой авиатехник продувал систему бензопитания и не закрепил бензопровод, идущий от помпы к мотору. Во время тряски на взлете бензопровод отсоединился, мотор заглох, а горючее попало на горячий мотор и испарилось в кабину летчика. Естественно, что такого авиатехника в матричном звене больше держать не стали.

На авиалинии Москва — Ленинград часто бывали периоды «гнилой» зимы, когда температура около нуля и в облаках интенсивное обледенение. Погода нелетная. Выпуск самолетов обычных маршрутов прекращен. Экипажи «загорают», как принято называть подобные задержки, а матричники летят. И когда самолет произведет посадку, его экипаж встречают все летчики, которых задерживает погода, обнимают, жмут руки, сочувствуют трудной работе и по-доброму завидуют. Это отношение коллег являлось большой моральной поддержкой. Ведь полеты при наличии обледенения в облаках очень трудны. Бывает — облачность до земли, и обледенение начинается уже на взлете. Лобовое стекло покрывается изморозью и лишает летчика видимости. Чтобы обезопа-

сить себя, нужно подняться хотя бы на 200—400 метров. А там — интенсивное обледенение. И вся надежда на промежуточные аэродромы и посадочные площадки.

Бывало, летчик еле дотягивает до ближайшей посадочной площадки, находит ее вслепую, по маяку, производит посадку и с помощью аэродромной службы сбивает лед с самолета резиновыми шлангами или обливает плоскости кипятком, короче, как можно скорее освобождает самолет ото льда, и снова в полет, и снова до ближайшего аэродрома. И хотя маршрут обильно оснащен промежуточными площадками и радиомаяками, их в подобных полетах едва хватает. А доставить матрицы нужно, и чем раньше, тем лучше.

Отпуска матричники получают только летом. Легко догадаться почему. Летом при хорошей погоде с этой работой может справиться любой летчик, а в периоды плохой погоды должны летать только опытные.

Как мы уже говорили, самолет Р-Z — скоростной и всепогодный — не прижился, и снова приходилось летать на тихоходных, хорошо освоенных и относительно надежных Р-5. Но вот появляется самолет второго поколения, совершенно отличный от предыдущих конструкций, — цельнометаллический моноплан с двумя моторами по 860 лошадиных сил — СБ конструкции А. Н. Туполева. Это был скоростной, высотный и дальний для того времени самолет. Крейсерская скорость — 300 километров в час, дальность — 1000 километров. Самолет комфортабельный, с закрытой кабиной, в кабине тепло, летать можно без очков и легко одетым, хорошо оборудован пилотажными и радионавигационными приборами. В общем, самолет — мечта!

Несколько таких самолетов поступило и в звено Борисенко, который к тому времени был уже старшим летчиком-инструктором звена. Ему помимо прямой работы приходилось проверять технику пилотирования летчиков, тренировать их и, естественно, переучивать летать на машинах новой конструкции. Самолет СБ трехместный, но пилотское место одно. Как будешь тренировать летчиков? По заявке Управления на заводе переоборудовали один самолет со вторым пилотским местом для инструктора. Переоборудование довольно примитивное: немного удлинили нос, сделали вверху вырез для пилота, а спереди поставили козырек, так что летчик-инструктор находился в открытой кабине. Легко и удобно, разрешена важная проблема. Всякая теория проверяется практикой.

Чего не додумает конструктор, дополнит жизнь, практика.

Однажды, во время очередного тренировочного полета с молодым летчиком, на борт самолета поступило распоряжение командира авиаотряда: проверить состояние облаков на предмет обледенения и установить высоту верхней кромки. Задание дополняло программу тренировочного полета. По программе летчик тренировался в закрытой кабине под колпаком, а тут — живые облака! И они вошли в облака. Через каждые 300 метров сообщали на землю: «Высота такая-то, состояние такое-то».

А состояние — интенсивное обледенение. Это тоже вписывалось в программу. Причем инструктору было интересно, как поведет себя самолет при мощной наледи.

Полет продолжался. Самолет чуть подрагивает, но высоту берет. Обледенение видно на передней кромке крыльев, на «коках» моторов, на винтах, чувствуется по работе моторов.

Вынырнули из облаков на высоте 2700 метров. Над головой синее небо, ярко светит солнце, а под самолетом — фантастическое «снежное» поле. Будто вынырнули из омута, на душе становится хорошо, настроение бодрое, приятно щекочет ощущение бреющего полета, большой скорости — настоящего полета, когда человек сливается с машиной и воспринимает ее как часть самого себя, и мощь машины становится твоей собственной силой, и ты — властелин неба!

Такие мысли приходят в голову каждого летчика, когда он ощущает полет. А это бывает чаще всего вот в такую прекрасную погоду. Эти чувства испытывали и наши герои, выйдя за облака.

Всем известно, что вне облаков наледь постепенно сходит с деталей самолета, как бы высыхает. И Борисенко решил остаться за облаками, пока хотя бы частично не сойдет наледь, а потом возвращаться на аэродром. Так они и летели. Самолет вел молодой летчик Николай Максименков, а инструктор сообщал на землю высоту верхней кромки облаков. Земля ответила: «Благодарим вас». Чувствительная натура Евгения Борисенко на все реагировала очень эмоционально. Это «благодарю» было для него выше всякой награды. За доброту людскую, за теплое слово он был готов выполнить любое задание.

Размышляя про себя, он поглядывал на кромки крыльев, на приборы, на окружающий мир, как вдруг силь-

нейший удар по голове свалил его, и он потерял сознание.

Оказалось, изрядный кусок льда оторвался от лопасти винта, ударил его по голове, так как кабина была расположена в плоскости вращения винтов. Три с половиной минуты потребовалось, чтобы Борисенко пришел в себя. Одним левым глазом он заметил, что они еще за облаками. Правый глаз был залит кровью. Кровь струилась по лицу. Пострадавший почувствовал, что слабеет, а оказать помощь некому: и летчик, и радист, и инструктор друг от друга изолированы. Боясь снова потерять сознание, Борисенко дает распоряжение летчику:

— Коля, иди на снижение, пробивай облака без меня, будь внимателен, спокойно иди на посадку, ты к этому готов. Я верю в тебя, а я что-то плохо себя чувствую.

— Я все вижу, командир, я рад, что вы очнулись. Все будет в порядке. На землю я все сообщил. Нас ждут. Держитесь, командир.

Самолет вошел в облака. Летчик Максименков почувствовал всю ответственность за исход полета. Но не меньшую ответственность испытывал и Борисенко: ведь молодой летчик в подобную ситуацию попал впервые, не растерялся бы в облаках. Главное — правильным курсом по маяку выйти на посадочную полосу. Николай старательно и правильно ведет самолет. Вышли из облаков, летчик повел самолет на посадку. На стоянке собралось много народу, здесь же стоит санитарная машина, люди в белых халатах. Когда самолет подрулил, было решено немедленно направить Борисенко в больницу, но, придя в себя, он настоял не делать этого.

— Ведь ничего страшного нет, — уговаривал он врачей, — это просто кровь. Я же живой и рассуждать могу, значит, голова в порядке.

Врачи согласились, обработали рану. Правая сторона лица иссечена мелкими кусочками льда, глаз опух, ничего не видит, но цел. В общем, для тревоги оснований нет. Больше всех испугалась жена, увидев забинтованную голову мужа. Только чуть виден левый глаз...

— Не волнуйся, родная, я здоров, это выдумки врачей, — успокаивал Евгений жену. — Ведь лечить им некого, кругом здоровые люди, вот они и тренируются на мне.

Через две недели Борисенко снова пошел в полет.

Сфера действий авиации все расширялась, летать при-

ходилось не только по привычному маршруту Москва — Ленинград, но и на Украину, в Сибирь, на Кавказ.

Совершенствованию техники пилотирования летчиков командование ГВФ, и в частности Северного управления, уделяло большое внимание. Периодически летчиков посылали на курсы усовершенствования. В общем, всякие сборы, всякая учеба приносит пользу. Особенно если ее проводят опытные люди.

Большой известностью и популярностью у летчиков пользовался учитель и наставник, опытный летчик Николай Петрович Шебанов. Сборы для наиболее опытных летчиков, таких, как матричники или международники, он приурочивал к самой что ни на есть нелетной циклонической погоде и в этих условиях проводил обучение и тренировки. Однажды в группу из четырех человек, которых тренировал Шебанов, попал и Борисенко. Это было в Великих Луках. Теоретическая подготовка по слепым полетам, радиовождению закончена, началась практика — полеты вслепую под колпаком, посадка по радиомаяку, тоже под колпаком. Вроде и получается, но все это не то. Не дает оно летчику полной уверенности в себе. Да, видимо, и инструктору тоже. Но вот испортилась погода. Низкая облачность, дымка, видимость не больше трехсот метров, к тому же легкое обледенение.

— Вот это, товарищи, то, что надо, — оживленно произнес Николай Петрович, — сейчас проверим свою подготовку в натуральных условиях, готовьтесь к полетам.

Первым в самолет с Шебановым сел Борисенко.

— Смотри внимательно, как все буду делать я, а после посадки поменяемся местами.

Лобовое стекло заиндевело. Шебанов протер пальцем окошечко размером с пятак и пошел на взлет. Взлетали почти вслепую, сразу вошли в облака, самолет обледеневает. Летчик делает коробочку, заходит по радиополукомпасу на посадку и почти у земли открывает боковое стекло, так как лобовое обледенело, и производит посадку точно у посадочного знака.

— Понял? — обратился он к Борисенко, — ну а теперь поменяемся местами.

Надо сказать, что там, где наука еще не изобрела специальных приборов, летчик полагается на особые приемы и расчеты и, в основном, на свой опыт и интуицию. Скажем, если летчик в тумане прошел над аэродромом и вертикально под собой увидел посадочный знак в любом направлении, этого ему вполне достаточно, чтобы произ-

вести посадку без всяких дополнительных приборов. Расчет и опыт.

Когда Борисенко полностью освоил слепой полет и слепую посадку, он стал тренировать других, а Шебанов стал для него идеалом, по которому равнялся и как летчик, и как человек.

## ДОВЕРИЕ

Старшее поколение помнит, какую сенсацию произвела высадка четверки исследователей на дрейфующую льдину на Северном полюсе во главе с Иваном Дмитриевичем Папаниным. Это была первая в мире научно-исследовательская станция на льдине СП-1. Высадка произведена 21 мая 1937 года.

Вся страна с неослабным вниманием следила за передвижением льдин, за благополучием четверки смелых. Разворачивая свежие газеты, первым делом осведомлялись: как там наши папанинцы?

Но вот льдину вынесло в Гренландское море. Стали поступать тревожные сигналы. Льдину зажало. Разрабатывались всевозможные варианты спасения папанинцев. Включился в эту деятельность и Борисенко.

На пути из Центральной Арктики в Мурманск следовал ледокол «Ермак». На нем самолет Ш-2 с летчиком Бабушкиным. Четверку можно спасти с помощью этого самолета, но льдина для взлета и посадки была мала, а вокруг торосы.

Борисенко организовал группу летчиков-энтузиастов и начал тренироваться на самолете Ш-2 короткому разбегу и взлету. Он придумывал всевозможные варианты и достиг таких результатов, что с помощью амортизаторов на загруженной машине взмывал в воздух с разбега всего в 37 метров. Это большое достижение. Получилось что-то вроде катапульты. Здесь пригодился планерный спорт, которым Борисенко увлекался, будучи курсантом. Рекомендации по этому способу взлета радировали на ледокол летчику Бабушкину.

Но воспользоваться этим не пришлось. Льдина все более раскалывалась, уменьшалась. Преодолевая непомерные трудности, ледокол «Ермак», а затем и ледокол «Таймыр» достигли льдины, и 19 февраля 1938 года удалось эвакуировать людей и имущество станции. Папанинцы теперь находились на борту ледоколов, которые

держали путь в Мурманск. Здесь их ожидали родные и близкие, представители прессы.

Обо всем этом страна узнала из скупых радиограмм, которые удавалось передать на Большую землю. А как бы узнать поподробнее, поточнее? Об этом, конечно, можно узнать из тех дневников, фотоснимков, записей, которые вели сами папанинцы. Все то, что предназначалось для печати, папанинцы по пути следования подготовили. Теперь осталось из Мурманска доставить этот ценный материал в Москву, ТАСС, газетам «Правда», «Известия». Но кого послать в полет в такую явно нелетную погоду, в нарушение всех правил и инструкций? Да и можно ли на сто процентов гарантировать успех?..

Для выполнения этого задания выбор пал на Евгения Борисенко. Пожалуй, ни одно поручение из тех, что ему приходилось выполнять раньше, не оказывало на него такого морального воздействия, как это. Доверие окрыляет, прибавляет сил! И Борисенко принялся за подготовку к полету.

В помощь ему дали хорошо подготовленного штурмана-инженера Гриценко Николая Антоновича. Гриценко был известен в ГВФ как теоретик и большой практик. Он отлично знал авиационную навигацию, изобрел и усовершенствовал многие навигационные приборы, был автором нескольких печатных трудов.

Учитывая плохую погоду на маршруте, экипаж должен был прибыть в Мурманск за четыре дня до вероятного прибытия папанинцев. Полет решено проводить на самолете Р-5 конструкции Н. Н. Поликарпова.

Расскажу об этом самолете более подробно. Это двухместный полутароплан деревянной конструкции, с открытыми — одна за другой — кабинами, с матерчатой обшивкой крыльев и оперения и фанерной обшивкой фюзеляжа, с мотором водяного охлаждения М-17 мощностью 500 лошадиных сил. Связь между членами экипажа была самая примитивная: резиновый шланг, один конец которого оканчивался раструбом, а второй крепился к шлемофону другого члена экипажа. Связь двусторонняя и не совсем надежная: за шумом мотора не всегда можно было разобрать слова, приходилось кричать, повторять.

Полет осложнялся еще и тем, что кабины были открытые. Вихревые потоки задували в кабину. Без очков летать нельзя, — глаза слезятся от воздушного потока, а очки часто запотевают и лишают четкой видимости. При незначительном обледенении переднее ветровое стекло

кабины покрывается пленкой льда, и летчик может смотреть только по сторонам. Чтобы смотреть вперед, нужно высунуть голову из кабины, а встречной струей воздуха обжигает лицо, особенно в морозную погоду. Чтобы не обморозить лицо, надевали маски из беличьего меха, но они мешали в работе, и мало кто ими пользовался. Однако мы, летчики, гордились самолетом Р-5. Он был значительно лучше предыдущего разведчика Р-1. Максимальная скорость Р-5 — 230 километров в час, крейсерская — 180—200, потолок — 6400 метров. Лучшие в мире характеристики по тому времени для данного типа самолетов.

Самолет поставлен на лыжи, проверена до винтика материальная часть. Штурман прекрасный, но в такую погоду на визуальную ориентировку нечего расчитывать — вся земля покрыта снегом и облачность до земли. Лететь придется вслепую. Вся надежда на радиосредства — широковещательные радиостанции (ШВРС), приводные, радиомаяки. Поэтому тщательно изучалась радионавигационная сеть на маршруте. Изучили пункты возможных посадок, места заправки горючим. В общем, подготовка заняла много времени.

Километрах в шестнадцати от Мурманска на реке Туломе имелась небольшая гидроэлектростанция. На лед водохранилища этой ГЭС Борисенко и Гриценко произвели посадку. В тот же день они вылетели в море на разведку. Километрах в сорока пяти встретили ледокол «Ермак». Ломая сплошной ледяной панцирь, он медленно продвигался вперед.

Борисенко сделал несколько кругов над ледоколом, оттуда им помахали шапками, как бы давая знать: все в порядке, скоро будем. И самолет улетел обратно. Времени до прибытия ледокола оставалось много, и экипаж занялся подготовкой к полету в Москву, чтобы немедленно отправиться в путь.

А погода стояла отвратительная: снегопады уступили место гололеду. Температура приближалась к нулю, туман, а это чревато обледенением самолета. Больше всего экипаж опасался обледенения самолета в пути — самое коварное для авиации явление природы. Самолет Р-5 очень чувствительно реагировал на обледенение. А антиобледенительных средств тогда еще не изобрели.

Верхняя пара крыльев с нижней соединялась посредством стоек, по три с каждой стороны, и скреплялась системой натянутых стальных расчалок. При нормальном

полете расчалки вели себя спокойно. При малейшем обледенении они начинали вибрировать. И чем больше обледенение, тем больше вибрация. Самолет в это время теряет свои аэродинамические качества, становится неуклюжим, малопослушным, тяжелым. Мощности мотора не хватает, нужно форсировать мощность, а этого продолжительное время делать нельзя — перегреется мотор. Когда же вибрация расчалок достигает такой степени, что их уже не может обнаружить человеческий глаз, это уже предел всех возможностей самолета. Дальше расчалки могут не выдержать, и самолет развалится. Такие случаи бывали.

Наступил день отлета. Материалы папанинцев плюс репортажи корреспондентов ТАСС и газет «Правда» и «Известия» на руках, теперь надо вылетать, и немедленно.

Ни один руководитель полета не решился бы взять на себя ответственность выпустить самолет в воздух при такой погоде. Не было никакой гарантии на благополучный исход полета. Решение на вылет мог принимать только командир самолета. А ему выбирать не из чего. Перед ним единственная задача: невзирая на козни погоды, доставить материал в Москву.

Стартовать предстояло с водохранилища реки Туломы. А берега у нее крутые, высокие — сопки и скалы. Уходить в высоту невозможно: облачность не пробить, обледенеешь и упадешь. Нужно идти только низом. После взлета Борисенко на самой минимальной высоте повел самолет по Кольскому заливу, который перешел в каньон малоизвестной речушки Манч-Жундра.

Почти с самого начала пути самолет начал обледеневать. Медленно, но непрерывно. Сквозь козырек уже совершенно ничего не видно, и, чтобы разглядеть что-нибудь, нужно высунуть голову за борт под сильную струю встречного воздуха. Очки сильно запотевают, а здесь нужен глаз да глаз. Сопки, горы, развороты, отвороты... А что впереди, что тебя там ждет, какие еще горы, сопки тебя подстерегают?

Борисенко понимал, что на земле за ним следят. Следят товарищи, друзья, следят авиаторы, знакомые и незнакомые, следят те, кто доверил ему это ответственное задание. А у экипажа складывается такая обстановка, что уже терялась вера — доберутся ли они до Апатит. Самолет покрыт льдом. Стойки дрожат, расчалки вибрируют так, что их не видно. Скорость падает. Если по-

лет начинался на скорости 200 километров в час, то сейчас — 140, а то и того меньше, сектор газа — вперед до отказа, мотор работает на полную мощность. Правда, есть еще форсаж: сектор газа — вперед за защелку, но на этом режиме можно работать всего пять минут, больше мотор не выдержит. Винт мотора тоже обледенел, отчего ухудшилась его тяга, а порой с какой-либо лопасти винта срывается лед, нарушается весовая синхронность, появляется страшная тряска.

Самолет дрожит, как в ознобе. Дальше лететь нельзя, нужно садиться. Мысли работают, перебираются всякие варианты, возможные и невозможные. И в самый последний момент созревает новый вариант. Борисенко не успевает даже посоветоваться со штурманом — времени нет. Он плавно приближается к снежному покрову, затем опускается на него увереннее и, не убавляя мощности мотора и не опуская хвост, продолжает путь на лыжах со скоростью 70 километров в час. Это произошло, когда до аэродрома Апатиты оставалось всего 15—20 километров. Вот и аэродром.

Пока самолет очищали ото льда, экипаж изучил синоптическую карту, а она неутешительна: на маршруте по-прежнему нелетная погода. В двадцати километрах от Апатит горы высотой 1300 метров. Их предстояло преодолеть. Делали навигационные расчеты для полетов вслепую.

Но вот самолет очищен ото льда, вымыт и насухо вытерт ветошью, заправлен горючим, осмотрен. Экипаж занял свои места. У летчика уже сложился план и профиль полета.

После взлета они набрали высоту 1500 метров и взяли курс на Петрозаводск. Над горами — высота была 1700 метров. Полет проходил в относительно терпимых условиях, обледенение было незначительным. Навигация велась только по расчетам: компас, скорость, время.

В районе Кеми обледенение стало более интенсивным, началась неприятная вибрация расчалок. Чтобы не допустить критического состояния, Борисенко пошел на снижение. Место опознали: они находятся на траверзе Соловецких островов в Белом море. Места экипажу были хорошо знакомы, и, главное, они знали, что сопки здесь не превышают 200 метров. Здесь и ориентиры: железная дорога, идущая на Петрозаводск, Беломорско-Балтийский канал. Штурман перешел на радиосвязь, настроился на Петрозаводский радиомаяк, и полет продолжался.

Пройдя Петрозаводск, по расчетам установили, что до Москвы не хватит горючего, и взяли курс на Ленинград. От Петрозаводска летели уже в сплошной темноте, настроившись на маяк Лодейное Поле.

Темная ночь. Но в ориентировке здорово помогает высоковольтная линия, на фоне темного леса белой полосой выделяется просека.

До Ленинграда остается 220 километров. Скорость полета — 180 километров в час. Цель близка. Чуть более часа — и они будут в Ленинграде. А там до Москвы — дорога исхожена, да и погода, может, улучшится. Уверенность в достижении цели прибавила сил. Стало веселее, и усталость будто прошла. А за плечами — свыше восьми часов полета. Да каких часов!

Обледенение прекратилось, наледь постепенно сходит. Но облака прижимают самолет к земле. Уже высота нижней кромки 100 метров. В облачность залезать нельзя, снова начнется обледенение. Чуть ли не цепляясь за телеграфные столбы, доползли до Ленинграда. Штурман по радио сообщил в Управление, и там уже ждали.

В 20.00 произвели посадку на аэродроме около станции Шоссейная, где сейчас находится современный Ленинградский аэропорт, а тогда была, по сути, небольшая грунтовая посадочная площадка, окруженная болотами и Пулковскими высотами, с деревянными служебными и жилыми бараками, в которых работал и жил дружный коллектив авиаторов.

Сели. Борисенко рулит на стоянку, а сам не верит: неужели весь этот кошмарный полет остался позади? Сколько труда, сколько риска! И все это уже пройдено, пережито. Заруливает на стоянку, там много людей — все, кто следил за полетом. Несмотря на поздний час, его пришли встречать товарищи, друзья.

Борисенко заметил среди встречающих начальника Северного управления ГВФ Ивана Филипповича Миловидова и коротко доложил ему, как проходил полет.

Начальник выслушал доклад, поблагодарил экипаж и распорядился:

— А теперь, товарищ Борисенко, отправляйтесь на моей машине домой и отдыхайте спокойно. Свой отдых вы заслужили. Ну, а вашу эстафету продолжит товарищ Дроздов. Материал он доставит в Москву.

— Благодарю, Иван Филиппович, с удовольствием воспользуюсь вашим предложением, — смог произнести Борисенко.

Пожав руку Дроздову, он передал материал и пожелал ему счастливого пути.

Сидит Евгений Иванович в эмке, покачивается, а сам никак не может отключиться. Ему кажется, что он летит по ущелью и вот сейчас где-то справа, может, слева, а то и прямо перед носом вынырнет из мглы коварная сопка и нужно будет увернуться и быть готовым к очередной извилине каньона... Он встряхивает головой — и снова реальность: он едет по освещенной улице родного города домой. Только представьте... Домой!..

«Какие ваши планы на будущее, Евгений Иванович?» — мысленно задает он себе вопрос, подражая репортерам, которых он насмотрелся и наслушался.

— Отоспаться, дорогие товарищи! — произнес он вслух.

— Вы что-то сказали, товарищ летчик?

— Я говорю, буду отсыпаться двое суток без отрыва от подушки.

С этой мыслью и приехал Борисенко домой. А тут его уже встречают жена, дочурка, друзья с женами, соседи. Мысль об отсыпании ушла на второй план. Евгений, подчиняясь общему настроению, включился в заданный ритм, на душе стало легко и приятно. Он снова дома.

Плавно велась беседа друзей, а на кухне суетливо колдовали женщины. Вот уже и стол накрыт. Кто-то из друзей поднялся.

— Друзья мои, прошу слова! Я поздравляю Женю с удачным выполнением задания...

В это время кто-то требовательно постучал в дверь.

— Минуточку. — Евгений пошел открывать. «Кто-нибудь из запоздалых друзей», — подумал он. Однако увидел перед собой шофера, который совсем недавно привез его домой.

— Товарищ летчик!.. Евгений Иванович! — поправился тот. — Начальник Управления приказал срочно доставить вас на аэродром.

— Зачем?

— Не знаю, но, насколько я понял, вам предстоит лететь в Москву. Что-то с Дроздовым...

— Дорогие друзья! — обратился Борисенко к сидящим за столом. — Все пусть продолжается, как задумано, а мне разрешите откланяться. Будьте здоровы!

Всю дорогу он размышлял, что могло случиться с Дроздовым.

— Товарищ начальник, по вашему вызову прибыл! —

отрапортовал Борисенко на аэродроме и тут же доверительным тоном спросил: — Что случилось, Иван Филиппович?

— Дроздов возвращается в Ленинград. Смог дойти только до Тосно, из-за плохой погоды и мощного обледенения дальше лететь не смог. Через 10—15 минут будет готов твой самолет. Проталины на аэродроме засыпают снегом. Видишь, оттепель, тает... Готовься, обдумай, свое мнение изложишь мне: можно ли лететь вообще и сможешь ли ты продолжать выполнение задания?

Борисенко обуревали всякие мысли. Дроздов был его командиром, первоклассным летчиком. И он не прошел. В другой обстановке корректнее было бы отказаться от этого полета, сказать: «Нет, я не справлюсь!», дабы не задеть самолюбие командира. Но он понимал, что такое задание срывать просто невозможно, и знал, что Москва ждет, Москва все время на прямом проводе.

— Товарищ начальник, спасибо за доверие. Летчик Борисенко к выполнению задания готов. Прошу только, вместо штурмана дайте мне бортрадиста Журтникова.

После небольшого отдыха ценный материал перегрузили с самолета на самолет и снова скомандовали — Борисенко на старт.

Ночь, низкая облачность, снег с дождем, и сплошная темень. Взлетал вслепую, только по приборам, и после взлета сразу же пошел в набор высоты. Началось обледенение. Но летчик рассчитывал: чем выше, тем меньше обледенение. Синоптики предполагали, что верхняя кромка облаков — не выше 3500 метров, а фронтовой раздел воздушных масс должен проходить где-то в районе Бологого. Восточнее погода может быть лучше.

Главная задача, которую поставил перед собой Борисенко, — поскорее выбраться наверх, не дать самолету сильно обледенеть, выйти из облаков. Он увеличивал мощность мотора, насколько было возможно, и лез наверх.

Самолет обледеневал все больше, мотор работал на полную мощность, а высота прибавлялась медленно. Борисенко чувствовал каждый метр высоты сердцем, всем существом, как бы пытался помочь подняться самолету на высоту, подобно тому, как барон Мюнхгаузен пытался за волосы вытащить себя из болота. Это сравнение, пришедшее случайно, несколько развеселило Евгения. На высоте 2500 метров он заметил, что обледенение прекратилось, наледь не прибавляется и даже постепенно от

воздушного потока уменьшается. На душе стало легче. На высоте 3300 метров увидел небольшие просветы в облаках, затем заметил звезды. Еще немного — и они над облаками.

Самолет все еще обледенелый, продолжается тряска и вибрация расчалок. И мотор еще работает на повышенной мощности. Но это уже победа: они — за облаками. Предсказание синоптиков сбылось. Решение лететь верхом было правильным. Борисенко сам не ожидал, что ему так относительно легко удастся преодолеть трудности, связанные с погодой. Постепенно самолет освобождался от наледи, прекратилась вибрация, установился оптимальный режим работы мотора, в небе ярко светила луна, словно перемытые, переливаясь, ярко блестели звезды, поблескивали, отражая их свет, плоскости и ореол пропеллера. Все вокруг, казалось, ликовало вместе с нашими смельчаками, все радовалось их победе. В этом заоблачном просторе они шли курсом на Москву.

В районе Калинина высота полета была 4000 метров. Не сбавляя мощности мотора, на повышенной скорости Борисенко пошел на снижение и в районе Клина с 400 метров увидел землю. А вдали, впереди — зарево. Это отражение огней Москвы на фоне облаков. Вот она — Москва! Желанная, долгожданная, выстраданная.

Москва, центральный аэродром. Прямо с ходу через аэровокзал самолет пошел на посадку. Характерные для самолета Р-5 хлопки выхлопных коллекторов на малом газу вызвали большое оживление встречающих.

Было 2 часа ночи. Но, несмотря на позднее время, встречающих было много, у вокзала теснились автомашины.

Трудный полет закончен. Он продолжался 12 часов. А с перерывами на посадку — от взлета в Мурманске до посадки в Москве — около 18 часов. Нежно похлопав рукой по капоту, будто это было живое существо, Борисенко медленно сошел с самолета. С криками «ура» его подхватили под руки встречающие, вручали цветы, обнимали знакомые и незнакомые люди, ввели в вокзал, усадили за стол...

Пакет передали по назначению, и наутро во всех центральных газетах были напечатаны доставленные материалы о четверке отважных папанинцев.

Нет выше счастья на земле, чем чувство исполненного долга, и в это время самым счастливым человеком был Евгений Борисенко. Его тут же отвезли в аэрофлотский

профилакторий в Покровское-Стрешнево в Москве. Там отдыхали экипажи по случаю нелетной погоды. Они все знали о задании Борисенко, живо дискутировали: прилетит или не прилетит в такую погоду? Но сейчас, в третьем часу ночи, все спали. И вдруг — Борисенко! Все, как по тревоге, поднялись, всем интересно, как и что. Началась настоящая пресс-конференция, правда, без представителей прессы. Рассказ о полете был настолько интересным, что даже строгие стражи санаторного распорядка не препятствовали. Спать больше не ложились. Многие никак не могли поверить в то, что Борисенко вылетел из Мурманска утром и, по сути, вечером был в Москве. А ведь так и было.

Весной 1939 года Евгений Борисенко был удостоен чести обслуживать XVIII съезд нашей Коммунистической партии. К его открытию была подготовлена еще одна всепогодная «матричная» авиалиния Москва — Киев. Принимать эту линию, испытать все радионавигационные установки поручили Евгению Борисенко. Он должен доставлять в Киев матрицы центральных газет «Правда» и «Известия», чтобы читатель столицы Украины имел свежие газеты с материалами работы съезда в день их выхода.

Съезд, как известно, проходил с 10 по 21 марта, а летать на этой линии по доставке матриц Борисенко начал в начале марта. Аэродромы в это время в Киеве еще не имели взлетно-посадочных полос, размокшие, раскисшие, садиться на них нельзя было и почти с самого начала приходилось летать без посадки. Летал Евгений на своем старом испытанном и надежном тихоходе Р-5. Прилетает из Москвы, сбрасывает груз на парашюте на аэродром Бровары, получает сигнал, что груз в порядке, покачает на прощание крыльями и — в обратный путь. Туда и обратно — девять часов пребывания в воздухе, и так каждый день. Авиалинии прибавлялись, а опытных кадров не хватало. Не так-то просто их готовить. Чтобы нажить опыт, нужно время, а дело не ждет.

Нагрузка предельная. Погода в это время, как известно, мартовская, самая нелетная в году, а обстоятельства требуют бесперебойности в доставке матриц, срыва быть не должно. Для ленинградцев это дело уже привычное, для киевлян же все это ново, и особенно для работников аэропорта, для летных экипажей, которые восхищались работой летчика, его смелостью, его мастерством. Евгения Борисенко теперь знали все: и читатели,

потому что в газете указано: «Матрицы газет доставил летчик Е. Борисенко», и работники аэропорта, принимавшие груз с самолета, и работники типографии, и многие другие, кто причастен к этому делу.

Бывало, стоит слякотная погода, туман — до земли, изморось. Знатоки уверяют: «Нет, сегодня не ждите. В такую погоду сам черт не решится на вылет, а Борисенко — человек...» И вдруг послышится рокот мотора. Все ближе и ближе. Уже почти рядом, а самолета не видно. И только вертикально над головой в тумане показался едва заметный силуэт самолета, от него отделился комок, распустился парашют, груз прибыл. Еще раз послышался рокот мотора и исчез. Самолет ушел в обратный путь. Все в восхищении. Все узнали летчика Борисенко, но лично с ним никто еще не был знаком.

Когда поле аэродрома в Броварах подсохло, Борисенко за полтора месяца полетов с матрицами впервые получил разрешение на посадку. У перрона аэропорта собрался весь летный состав, свободный от полетов, чтобы увидеть и познакомиться с легендарным пилотом, который не пропустил ни одного дня в доставке матриц и для которого нелетной погоды не существовало. Все ожидали встретить высокого, плотного мужчину, неприступного и сурового человека, который на всех будет смотреть свысока...

Готовился к первой встрече со знакомыми лишь по работе людьми и Борисенко. Подруливая к зданию аэропорта, он еще издали заметил толпу людей, и на душе стало почему-то так весело, что даже петь захотелось, несмотря на усталость. Утро было тихое, теплое, погода солнечная. Контраст поразил летчика: ведь в Москве еще холодная, слякотная погода, на большей части маршрута сплошная облачность, а здесь — весна.

Он выключил мотор, сдал прибывшим к самолету представителям груз, а сам, сняв шлемофон и расстегнув теплый комбинезон, направился к ожидавшим его людям, смущенно улыбаясь.

— Здравствуйте, товарищи киевляне! Ой, какая здесь красота, какая теплынь. И улетать не хочется, а на маршруте такая мура — ужас!

Этот монолог он произносил, одновременно пожимая всем руки. Ожидали встретить великана, а встретили простого, ничем внешне не примечательного человека, небольшого роста, улыбчивого. Своей простотой он сразу покорил всех. Завязалась дружеская беседа, посыпались

вопросы. Евгений еле успевал отвечать на них: тяжело ли летать в сплошных облаках? Не боитесь ли вы интенсивного обледенения? Как ведет себя самолет в этой стихии? И так далее.

— Как вам удается все же доставлять матрицы в самую слякотную погоду, каким чутьем вы обладаете? — спросил кто-то из молодых летчиков.

— Чутье единственное: надо! А удается по-разному. Но когда летаешь часто, то умеешь разбираться, анализировать, сравнивать, да и синоптики помогают распознавать погоду: где какая температура, где наименьшая возможность обледенения. И основное — это опыт...

Каждое знакомство оставляло след в памяти. Борисенко обладал способностью запоминать людей, их лица, имена, фамилии, должности. И теперь, прилетая в Киев, здороваясь с уже знакомыми летчиками, работниками аэропорта, каждого называл по имени, а то и по отчеству. Все его принимали как хорошего, близкого знакомого.

Условия работы так сближали людей, что со временем все сотрудники аэропортов, все летчики гражданской авиации знали друг друга либо лично, либо по работе, так как все мы, авиаторы, знали экипажи Чкалова, Громова, Гризодубовой. Таков образ жизни советского человека: трудовое общение объединяет людей. А чем шире кругозор, чем больше приобретает человек известность, популярность в своей трудовой деятельности, тем больше дорожит ею, и это облагораживает его как личность, становится стимулом к самосовершенствованию. Положительный отзыв товарищей является для советского человека высшей наградой.

## ЧКАЛОВСКИЙ ПОЧЕРК

В 1940 году студия «Ленфильм» приступила к съемкам картины «Валерий Чкалов».

Чкалов, как известно, в свое время на самолете И-3 пролетел под аркой Троицкого моста на Неве. Этот случай в истории авиации почти уникален, и, создавая кинофильм о Чкалове, не показать этот захватывающий трюк на киноэкране значило бы расписаться в несостоятельности, беспомощности. Поэтому было решено строго придерживаться сценария, показать необычный полет в картине. Но кто может повторить Чкалова?

Многих летчиков приглашала студия, но никто из них не принял этого рискованного предложения. Работники «Ленфильма» обратились за помощью в Главное управление ГВФ. Там развели руками и сказали: «Если летчик Борисенко не согласится, то вам тогда придется отказаться от этого эпизода. Чкалов неповторим, на то он и Чкалов».

И вот однажды к Евгению Ивановичу пожаловала целая делегация во главе с режиссером-постановщиком Михаилом Калатозовым.

— Евгений Иванович, не откажите, смилуйтесь, на вас единственная надежда. Вот даже письменное разрешение Главного управления ГВФ. Слово за вами. — И они изложили суть своей просьбы.

Борисенко не удивился необычности этой просьбы. Он хорошо помнил тот случай с пролетом под мостом, по-дружески завидовал высокому мастерству Чкалова, и ему порой так хотелось попробовать свои силы в подобном полете, но он прекрасно понимал, что такой полет во все времена будет считаться тягчайшим нарушением всех летных инструкций и наставлений даже для тех летчиков, которым разрешается летать «в любую погоду и вне трассы».

Самолюбие настоящего летчика никогда не позволяло ему отказываться от любого задания, каким бы сложным оно ни было. Читатель в этом убедился. Но данное предложение не было заданием. Просто трюк. Но трюк необычный — чкаловский. А к Чкалову, к его памяти Борисенко относился с глубоким уважением, с благоговением. Но то же самолюбие не позволяло ему «бросаться в омут очертя голову». Вот и сейчас он молча вышагивал по комнате, а гости ждали.

— Вообще это не мой стиль работы — летать под мостами, и я бы никогда не согласился на такой трюк, но поскольку это связано с именем человека, которого я от души уважаю, с которым был лично знаком, желанным гостем считал его в своем доме, я не могу отказаться от вашего предложения. Я сочту даже за честь, что мне доведется таким образом увековечить память великого летчика нашего времени Валерия Чкалова. Я к вашим услугам! Когда прикажете приступить к работе?

И они обсудили план работы во всех деталях. На следующий день рано утром Борисенко уже был у моста. Он обошел его со всех сторон. Прошел вдоль берегов Невы,

присматривался, примеривался, прикидывал. Затем измерил параметры пролетов. Плотновато! Часа три ходил вокруг моста. На него уже начали обращать внимание прохожие... Полеты были намечены на следующий день.

Осматривая машину и готовясь к полету, Евгений был молчалив и сосредоточен. Рядом стоял, хмуро наблюдая за ним, оператор Александр Гинцбург. Ему предстояло лететь вместе с Борисенко для съемок с самолета. Заметив грусть на лице оператора, Евгений улыбнулся и, сделав выразительный жест, шутливо произнес:

— Пожалуйте в кабину!

— Мне говорили, что вы большой мастер своего дела, — сказал Гинцбург.

— Это хорошо, что вы все-таки осведомились, кому вручаете свою судьбу...

Пилот медленно, не торопясь прогрел мотор, проверил управление самолета, осмотрелся и пошел на взлет.

Подлетая к мосту, летчик обратил внимание оператора на толпы людей по обоим берегам Невы. Как оказалось, их привлекла киноаппаратура, расставленная вблизи моста. А вездесущие мальчишки даже знали, какие здесь будут киносъемки, чем еще больше разожгли страсти. А тут появился и самолет. Он сделал небольшой круг, затем прошел вдоль реки, примериваясь и определяя снос. И уже потом, на следующем заходе, снизившись к самой воде, Борисенко направил самолет под арку...

К тому времени здесь образовалась такая «пробка» из любителей сенсаций, что остановилось движение транспорта. Люди вышли из трамваев, автобусов, и все спешили занять места поближе к мосту в ожидании чуда.

И чудо не заставило себя ждать. Самолет пролетел вдоль реки у самой воды и... прямо под мост... Многие закрыли глаза от ужаса, полагая, что самолет неминуемо врежется в мост. Вот самолет вошел под арку. Грохот мотора, многократно усиленный резонансом, на миг оглушил экипаж. Мгновение — и самолет вынырнул с другой стороны моста. Чудо свершилось. Толпа ахнула, а затем, будто очнувшись, зааплодировала, восторженно закричала. Но тот, кому адресовались эти восторги, ничего не слышал, да, пожалуй, и не видел. Он был занят работой. Самолет, вырвавшись из тесного пролета, ловко взмыл в небо.

Согласно намеченному плану режиссера, предстояло повторить рискованный эксперимент (киношники любят дубли, повторы), но уже с другой стороны. Развернув-

шись, Борисенко снизился и повел снова самолет под арку. При подлете к мосту он заметил, что его сильно сносит в сторону. Видимо, «возмущенный» предыдущим пролетом, воздух еще не успел успокоиться, прийти в первоначальное состояние. Создалось критическое положение: отвернуть в сторону или взмыть и пролететь над мостом — уже не успеть. Единственное спасение — только под арку! Самолет явно тянет на опору моста. Летчику стоило неимоверных усилий отвернуть от опоры и както боком, левым крылом вперед втиснуть его под арку. Вырвавшись на простор, самолет снова взмыл в небо.

— Я не мог понять, в чем дело, — рассказывал потом оператор Гинцбург. — Евгений манипулирует рулями управления, а самолет упрямо несет на опору. Казалось, вот-вот... Как ему удалось избежать столкновения с опорой, не могу понять. Видимо, в этом и кроется большое мастерство.

После посадки Евгений, улыбаясь, похлопал оператора по плечу:

— Жив, дружище!

— Вашими молитвами и мастерством, дорогой.

— А вы, Саша, оказывается, отчаянный человек! И как вас только жена терпит?

— А вас, Женя?

— Моя привыкла.

— Моя тоже. И потом, что мне оставалось делать? Прыгать в воду? Холодновато — осень, да и не успеть...

— Иногда приходится прыгать, и не спрашивая — тепло там, куда прыгаешь, или холодно.

Они уже успели так подружиться, что позволяли себе шутки, остроты, а это помогало порой снимать излишнее напряжение.

— Ну вот и все, дорогой друг, слава нам, — сказал на прощание Борисенко своему пассажиру Гинцбургу, — еще одно испытание на прочность позади. Теперь можно спокойно отдохнуть, а завтра на привычную работу.

Ан не тут-то было!

После проявления пленки оказалось, что во время съемок была небольшая дымка, и кадры получились нечеткими. На следующий день рано утром прямо на квартиру к Борисенко приехал директор картины и от имени режиссера, всех сотрудников студии просил повторить съемки.

Повторить! Легко сказать! Видимо, товарищи не совсем представляют себе, чего стоят летчику эти полеты.

Как тяжело снова настраиваться на это рискованное предприятие. Тяжелее, пожалуй, чем вначале. Но делать нечего, как говорят, взялся за гуж... К тому же Евгений подружился со всем съемочным коллективом, и ему не хотелось омрачать эту дружбу, подводить людей, усложнять их работу.

Повторный полет назначили на завтра, на 14 часов. К этому времени дымка, как правило, рассеивается, но может усилиться ветер, и, не дай бог, боковой...

Борисенко снова отправился к Троицкому мосту. И снова обмеры, расчеты, изучение ориентиров, направлений, овала арки.

Повторные съемки состоялись на второй день. И снова толпы людей, и снова восторженные возгласы, аплодисменты собравшихся у моста. Но на сей раз все прошло удачней, чем в первый раз. Сделано два полета под мостом: с одной и с другой стороны, и оба без всяких приключений.

По окончании съемок оператор Гинцбург попросил летчика высадить его поближе к студии «Ленфильм». Следует напомнить читателю, что самолет Ш-2 является амфибией: он может производить посадку как на воду, так и на землю. Чтобы высадить оператора, летчик должен был приводниться у Петропавловской крепости, после чего отправиться на свой сухопутный аэродром.

От Зимнего дворца Борисенко прошел на бреющем полете над поверхностью реки. Не обнаружив никаких препятствий и помех, он зашел вторично и стал приводняться. Наступали сумерки, видимость ухудшилась, надо торопиться.

Самолет мягко коснулся воды, все было спокойно, как вдруг раздался сильный треск, удар, брызги, и машина нырнула в Неву, выставив наружу только хвост.

Дело происходило недалеко от места съемок, на виду у толпы, следившей за полетом под мостом.

Толпа ахнула, пришла в смятение. Среди зрителей находилась и жена Евгения — Елизавета Васильевна, она покачнулась и потеряла сознание. Катер с врачом и еще какая-то моторная лодка устремились к месту аварии.

Неожиданно для всех из воды вынырнул Борисенко. Ухватившись за хвост, он осмотрелся по сторонам. Убедившись, что Гинцбурга нет, он сбросил с себя кожанку, швырнул ее на хвост и снова нырнул.

Через некоторое время он вынырнул вместе с оператором. Оба они, по пояс в воде, устроились на затонув-

ших поплавках, держась за хвост. В этот момент их и зафиксировал фотограф из съемочной группы, прибывший раньше катера на лодке.

— Ну как, Саша, холодновато? — шутливо спросил Евгений.

— Ничего, Женя, терпеть можно.

Гинцбург влез на катер, а Борисенко пришвартовал тросом хвост самолета к катеру и тоже забрался в него. Самолет отбуксировали к берегу.

Расследовавшая причины аварии комиссия установила, что на Неве плавало скрытое под водой бревно, так называемый топляк, оно-то и явилось причиной происшедшего.

Проявленная пленка оказалась вполне удовлетворительной и была вмонтирована в кинокартину «Валерий Чкалов», и теперь легендарный полет Чкалова под Троицким мостом на Неве, воспроизведенный отважным и не менее легендарным летчиком Евгением Ивановичем Борисенко, смотрит весь мир.

По окончании этих съемок, провожая летчика и пожимая ему руку, режиссер-постановщик восхищенно произнес:

— Да, Евгений Иванович, почерк у вас чкаловский.

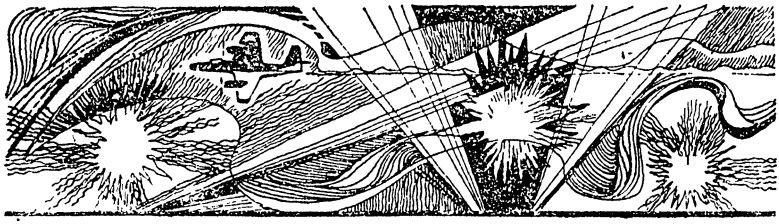
Лучшей оценки для Борисенко и быть не могло.

Немного времени работал Евгений в съемочном коллективе, но память о себе оставил. Спустя тридцать лет после съемок режиссер-постановщик фильма «Валерий Чкалов» Михаил Константинович Калатозов писал:

«Я отчетливо помню удивительно человечески приятного, скромного и храброго Евгения Ивановича. Он был любимцем всей нашей группы, и очень сожалею, что больше не пришлось с ним встретиться».

Евгений Борисенко вскоре после чкаловского пролета под мостом был призван в Красную Армию. Шел февраль 1941 года.

# ЧАСТЬ ВТОРАЯ



## ВОЙНА

### ПЕРВЫЕ НЕУДАЧИ

Евгения разбудил телефонный звонок. Что такое? Неужели уже шесть? Он включил свет. Часы показывали 4 часа. Поднял трубку:

— Слушаю вас.

— Боевая тревога, — громко объявил кто-то в трубку, и тут же послышались частые гудки.

— В воскресенье! И в такую рань! — ворчал Евгений, а сам потихоньку одевался, как и договорились, в парадное. В дверь постучали.

— Кто там?

— Боевая тревога, товарищ командир!

— Значит, продублировали, — ворчал Евгений, — по всем правилам. И сирена завыла.

Проснулись жена и дочка. Но вставать с постели не хочется. Выходной ведь. Да и рано.

— В общем так, — распорядился глава семьи. — Все остается, как и договорились. Тревога эта на отработку сбора и построения. Долго она продолжаться не будет, дадут отбой, потом разбор. На разборе мы не останемся, отпросимся. Начальство ведь знает, что по плану у нас сегодня выезд за город.

Ни Борисенко, ни его семья, ни многие советские люди не знали, что эта тревога затянется надолго и что отбой дадут только через три года, десять месяцев и семнадцать дней.

Как и оказалось, боевая тревога отработана хорошо, все собрались быстро, уложились в лимит. И все — в парадной форме. Но вот сирена по-прежнему не прекращает свой противный вой.

— Что у них, заело, что ли?

— Наверное, дежурный пошел досыпать.

— Черта с два под этот звук уснешь. Скорее всего, засло.

А сирена продолжала волнообразно выть.

Домой никого не отпустили. В 11.30 на предельно короткое время разрешили сходить в столовую на завтрак, после чего — снова на построение. В это время радио заставило всех насторожиться.

«Внимание! Работают все радиостанции Советского Союза. Через несколько минут будет передано важное правительственное сообщение!»

Весь авиагородок был радиофицирован, на столбах установлены мощные громкоговорители. Через несколько минут вся страна узнала страшную весть. Растоптав все правовые международные нормы, на нашу Родину вероломно напала фашистская Германия.

Жену и дочь летчик Борисенко больше в этот день и не увидел. В памяти запечатлелся вчерашний вечер: красивые, нарядные, счастливые... Потом он узнал, что их отправили в Москву, а где они там будут жить — понятия не имел.

Полк рассредоточили на полевые аэродромы поэскадрильно. Эскадрилья, в которой служил Борисенко, перебазировалась в Починок, рядом с Ельней. Евгений Иванович к этому времени был заместителем командира эскадрильи.

24 июня 1941 года три девятки самолетов-бомбардировщиков из состава 212-го авиаполка получили задание разгромить вражескую мотомехколонну, двигавшуюся по Брестскому шоссе на восток. Вел строй самолетов заместитель командира полка майор Филиппов. Третью эскадрилью возглавлял командир эскадрильи капитан Лизунов. Борисенко находился в третьем звене. Девятки шли клином с небольшим интервалом друг от друга. Перед целью перестроились в колонну звеньев. Полет проходил в ясную, безоблачную погоду днем на высоте 1700 метров.

При подходе к цели было отчетливо видно, как колонны боевой техники и живой силы врага беспрепятственно двигались на восток по шоссе, по его обочинам и про-

сто по полям. Голова колонны отчетливо просматривалась, а хвост ее терялся в густом мареве поднятой гусеницами танков пыли. Борисенко был полностью уверен в эффективном бомбометании прямо с ходу под углом 30 градусов к потоку вражеских войск.

Почуяв опасность, плотные колонны начали расползаться во все стороны, образуя теперь площадь-цель.

«Эх, сбросить бы теперь разом весь груз по площади и развернуться на обратный курс. И эффективность удара была бы большей!» — так размышлял Борисенко. Но не так думал командир. По заданию бомбометание нужно произвести в несколько заходов. Роковая ошибка!

При подходе к цели заработала вражеская мелкокалиберная зенитная артиллерия. В воздухе от разрывов снарядов оставались характерные дымовые комочки. «Комочков» становилось видимо-невидимо. Теперь уже вокруг: и спереди, и сзади, и справа, и слева, и сверху, и снизу.

Сбросили по паре бомб. Прицеливался каждый, строй не нарушался. Попадания были хорошие, но жидковато для такой цели. Вот если бы все сразу! Командир повел строй на второй заход. Уйма времени ушла, пока такая махина развернулась и пошла снова на цель, и это не прошло безнаказанно.

Только впереди идущие легли на боевой курс, как огонь зениток внезапно прекратился и, откуда ни возьмись, налетела армада истребителей — более шестидесяти стервятников, и началась настоящая воздушная баталия. Бомбардировщики, отбиваясь и держась ведущего, не сворачивали с боевого курса, бомбы впереди идущих ложились в цель. Но перевес в воздухе на стороне противника. Да и что могли пулеметы ШКАС против крупнокалиберных пулеметов и пушек немецких истребителей. Один за другим загорались бомбардировщики и огненными факелами падали вниз, оставляя в воздухе зловещие черные дымовые шлейфы. Падали и взрывались в гуще рассредоточившихся вражеских войск!

Борисенко видел, как целая группа атаковала ведущего, когда тот, сбросив бомбы, разворачивался от цели, как загорелся и пошел вниз один из атакующих истребителей противника и как потом загорелся ведущий и от очередной атаки взорвался в воздухе.

Самолет Борисенко оказался над целью. И только, сбросив бомбы, начал разворачиваться, как на него навалилось несколько истребителей. Стрелок Нечаев мастер-

ски отстреливался короткими прицельными очередями. Сбил одного истребителя, тот, загоревшись, пошел вниз. Окрыленный удачей, Нечаев в восторге закричал:

— Вот тебе, гад проклятый!

А тут сверху атакуют два сразу.

— За Родину, за... — Послышалась короткая очередь. Пулемет умолк.

«Значит, все, теперь мы безоружны, — успел подумать Борисенко, — стрелок убит».

Фашисты расстреливали самолет безнаказанно. Загорелся правый мотор. Борисенко спешит увести машину подальше от места сражения. Но вот загорелся левый мотор. Штурман Фетисов ранен. Делает знаки, что будет прыгать. Борисенко качает головой, прыгать не советует: все равно фашистские гады расстреляют в воздухе. Но штурман не послушался, открыл люк, приготовился к прыжку, а в это время летчик заметил атакующего справа немецкого истребителя. Накренив горящий самолет влево, он прикрылся мотором, но фашист прошил самолет длинной пулеметной очередью, и Фетисов свалился на пол замертво.

Горели оба мотора, загорелась кабина. От приборной доски остались одни клочья, крылья в рваных пробоинах... Как только держится самолет в воздухе! У Борисенко лицо и руки обгорели, правый глаз отек, ничего не видит. Он задыхается. Решил открыть колпак. Его тут же обдало пламенем, и он снова закрыл его.

Избегая очередной атаки, летчик ввел самолет в крутое пике и на полном газу ринулся к земле-матушке, надеясь, что это может спасти его от расстрела, от верной гибели. Одним глазом заметил, как, закрывая горизонт, на самолет наплывала земля. Пора выводить. Ведь еще последует просадка самолета при выводе из пике. Это потребовало неимоверных физических усилий, тем более что самолет данной конструкции не рассчитан на крутое пике.

Борисенко определил, что самолет находится почти в горизонтальном положении и быстро приближается к земле. Он выключил зажигание и тут же на большой скорости с грохотом приземлил самолет на вспаханную землю. Точнее будет сказать, самолет упал на брюхо, но, благодаря большой скорости, удар пришелся как бы по касательной, и это смягчило его.

Все вокруг затихало, только потрескивали остывающие моторы. Летчик остался жив. Он открыл колпак. По-

скорее теперь выбраться из этого пекла! Но как? Правое крыло горит. Посмотрел: левое тоже горит. На летчике теплый комбинезон — он тоже горит, хотя и предохраняет тело от ожогов. Лицо обожжено, один глаз ничего не видит.

Как выбраться? Куда лучше прыгать? Решил—только вперед. И он прыгнул. Но, зацепившись ногой за борт кабины, потому что сапоги обгорели и у них задрались носки, угодил между горящим мотором и фюзеляжем. Попал прямо в огненную ловушку. Дым, гарь, дышать нечем...

«Нет-нет! Только не смерть. Этого допустить нельзя! Обидно ведь! Выйти живым из такого неравного сражения, буквально из-под расстрела — и так нелепо погибнуть!»

Силы стали сдавать, тело слабеть. На какой-то миг появилось чувство обреченности.

И вдруг в памяти возник образ дочурки, веселой, жизнерадостной. В том праздничном платьице с воланами, с бантом на головке, улыбающимся розовым личиком и с ямочками на щечках. А рядом улыбающаяся жена в белой кофточке в синий горошек и голубой юбке.

В груди что-то затрепетало, словно птица, спрятанная за пазухой, к горлу подступил комок. Летчик в порыве отчаяния рванулся и закричал, или ему показалось, что закричал:

— Нет!..

Силы будто удесятерились, он снова рванулся и на одном дыхании, а точнее, без дыхания, преодолел огненный барьер, вырвался на свободу. Глоток свежего воздуха вернул ему надежду. Огляделся.

Позади пойма какой-то речушки, слева, недалеко, одинокое кряжистое дерево. За ним — жиденький кустарник. Справа на горизонте виднелся лес или лесопосадочная полоса.

Оглядел себя. Комбинезон тлел в нескольких местах. Повернувшись, чтобы потушить тлевшее место, он вдруг обратил внимание на то, что на нем парашют. Он-то и мешал ему выбраться из ловушки. Скинул его и по привычке поднял глаза к небу. Летчик никогда не оставляет небо без внимания. И вдруг он заметил, что на него пикирует немецкий истребитель. Он мигом бросился к дереву, спрятался за его ствол, и тут же дерево прошила пулеметная очередь, посыпались сбитые листья, и рядом взревел выходящий из пике немецкий самолет.

— Тебе еще мало, гадина фашистская! — сжимая ку-

лаки и потрясая ими в сторону уходящего самолета, закричал летчик.

В приступе не свойственной ему ярости Борисенко поднял кулаки к небу и кричал:

— Подождите, гады, придет час расплаты! Придет! Клянусь! Буду мстить до конца! До последнего!

Этот крик освободил его от сильного перенапряжения и как бы прибавил сил, уверенности в действиях. Теперь нужно обезопасить себя. Не исключено, что фашисты могут нагрянуть и сюда.

Самолет продолжал гореть, но не взрывался. Должно быть, этому препятствовал углекислый газ в бензобаках. Еще в воздухе, когда загорелся мотор, летчик открыл полностью кран баллона с углекислым газом, чтобы воспрепятствовать взрыву бензобаков.

Борисенко подошел к горящему самолету, бросил в кабину на сиденье парашют, затем снял с себя продолжающий тлеть комбинезон и тоже бросил в кабину. Подумав немного, снял ремень, гимнастерку, хромовые сапоги и все это бросил в огонь, предварительно освободив карманы. Разные бумажки, документы, которые он счел теперь ненужными, тоже бросил в огонь. В руках остался партбилет. Он засунул его глубоко в карман брюк. С этим партбилетом № 4519008 Евгений Иванович прошел всю войну до самого обмена партдокументов.

Потом Борисенко забрался в кустарник и замаскировался, чтоб отсидеться до вечера. И только он спрятался, как увидел, что к его самолету приближается легковая машина. Он вынул пистолет, снял с предохранителя и приготовился отдать жизнь подороже.

Не доезжая до самолета, немцы вышли из машины и через заболоченное русло реки направились к догоравшему самолету. Их было трое. Осмотрев останки самолета и убедившись, что весь экипаж погиб, они вернулись к автомашине и уехали.

Напряжение спало. До сих пор Борисенко находился в состоянии активной деятельности, и у него не было времени для анализа сегодняшних событий. Теперь же, в ожидании темноты, оставалось время для размышлений и раздумий. Он почувствовал нестерпимую боль в обожженных местах на руках и лице. Лопались пузыри, мучила адская боль. Болело тело. Но еще сильнее болела душа. Очень было обидно. За себя, за павших в неравном бою товарищей. Почему нас не сопровождали истребители? Где они? Почему на наших бомбардировщиках установ-

лены мелкокалиберные пулеметы ШКАС, а у немцев пушки и крупнокалиберные пулеметы? Почему?

На многие вопросы он не мог найти ответа. От боли, от одиночества, тоски и беспомощности, от пережитых сегодняшних событий Борисенко заплакал. Плакал он по-мужски, молча, скупыми, но горькими слезами. И не от слабости, нет. От горечи поражения.

С наступлением сумерек Борисенко выбрался из укрытия, подошел к искореженным останкам своего самолета, чтобы проститься с прахом боевых друзей — штурманом Фетисовым, у которого в день начала войны, 22 июня 1941 года, родился сын, и стрелком Нечаевым. Простился и еще раз, уже в спокойном состоянии, повторил свою клятву мстить коварному врагу за всех боевых товарищей.

Обычно у людей принято, отправляясь в путь, что-то иметь в руках: узелок, сумку, портфель, чемодан, на худой конец, хотя бы палку. Трогаясь в путь, Евгений по привычке осмотрел, ощупал себя и пошел.... В носках, в военных брюках и в нательной рубашке, с обожженными, опухшими лицом и руками. Очень трудно было идти без привычки в носках, но о сапогах жалеть не стоило. Они обгорели, съежились, сильно жали...

Борисенко взял направление на северо-восток, шел по шоссе, но готов был при первом же шорохе свернуть с дороги в сторону. Страдания его усиливались. Обожженная кожа болела. Один глаз закрыт, другой видит чуть-чуть. Все кажется, что впереди какое-то препятствие, а ты его не видишь.

Вокруг тишина. На дороге — никого. По времени вроде ночь. Но какая в июне ночь? До полуночи видно от вечерней зари, с полуночи от утренней. Шел Борисенко, и разные чувства одолевали его, разные мысли лезли в голову. С одной стороны, хорошо, рассуждал он, что, несмотря на все горести, вот остался жив, а с другой — что толку вообще, что я один остался жив, когда все остались там, пали смертью храбрых...

Впереди показались какие-то строения, на дороге стоял человек. Он остановился, видимо, ждал приближавшегося путника. Борисенко тоже остановился.

— Иди, иди, добрый человек, не бойся. Фашисты ночью в одиночку не ходят, поэтому и я тебя не боюсь.

Говор крестьянский, белорусский. Евгений подошел. Крестьянин, бегло осмотрев пришельца, крутнул головой.

— Чи не оттудова? — спросил он, неопределенно, кивком головы показывая вверх и в сторону.

— Оттуда.

— Видел, видел. Ой, батюшки, что творилось, не доведи господь!.. Небось устал, и без обувки? Пойдем ко мне, здесь недалеко.

Вошли в дом.

— Жена, встречай гостя.

Появилась хозяйка, присмотрелась, запричитала:

— Господи, обожженный, алеи, скорее алеи.

Обтерли загрязненные места, смазали постным маслом. Раны сильно болели.

— Доктора бы мне, врача, понимаете?

— Понимаю, да где его взять? Я сейчас.

Он вышел, а через минуту вернулся с бутылкой.

— На вот, выпей, полегшает.

— Что это?

— Водка, крепкая.

— Не пью я водку. Непьющий я.

— Это теперь для тебя лекарство, а не водка.

— Все равно не могу, врача бы мне.

— Сведи его в санаторий, — вмешалась жена, — там же лекари, наверное, есть.

На окраине села размещался какой-то санаторий или дом отдыха, и сердобольный хозяин повел туда Евгения. Да, это был санаторий, но никого из отдыхающих не было видно. В одной из комнат оказался перепуганный медперсонал. Человек десять в белых халатах — мужчины и женщины.

— Докторы, окажите помощь сбитому летчику, — обратился крестьянин к медикам. Но, странное дело, никто на просьбу не отозвался. То ли они их приняли за диверсантов, то ли так были перепуганы налетом немецкой авиации.

Спустя несколько минут подошли двое, начали обрабатывать обожженные места. Все как следует. Закончив обработку, так же молча отошли в сторону, тем самым показывая, что работа закончена.

— Все, пошли, — сказал крестьянин, взяв за плечи Евгения.

— Спасибо за помощь! — поблагодарил Борисенко. — И вот вам мой совет: топайте вы на восток, придут немцы — всех перестреляют. Прощайте!

— Пошли теперь, поешь, заночуешь, а завтра...

— Завтра здесь будут фашисты. Нет, дорогой, за все

спасибо, а я пошел, пока ночь. Днем мне путешествовать в таком виде небезопасно.

— Тогда вот что... — И крестьянин дал совет, по какой дороге идти, направил в село, где жила его сестра, рассказал, как ее найти, и Борисенко снова тронулся в путь. Это было где-то в районе населенного пункта Картуз-Березы.

На пути лежало село. В один из домов он постучался, отрекомендовался. Его пригласили. Там какой-то сержант спал на полу в соломе.

— Кто это?

— Танкист. Как и вы, обгорелый. Спасся один из горящего танка.

— Надо разбудить его, вместе будем добираться.

— Пусть поспит пока, а вы поешьте, небось голодны?

И только сейчас Борисенко вспомнил, что он уже почти сутки ничего не ел. И есть не хотелось. Да и не может есть. Лицо распухло, рот не раскрывался, а жевательные движения вызывали нестерпимую боль. Кое-как с помощью хозяйки — руки тоже обожжены и забинтованы — он утолил голод, попив молока, разбудил танкиста, и они вдвоем тронулись в путь. Светало. До полудня шли по шоссе, никого не встретили. Шли молча, потому что и тому и другому больно было разговаривать. Но вот из леса послышалось: «Стой, кто идет?»

Оказалось, здесь расположилась потрепанная в бою пулеметная рота, которая, потеряв всякую связь со своей частью, двигалась на восток. Танкист куда-то исчез, а летчика чуть было не застрелил сержант, приняв его за диверсанта. Он уже вытянул пистолет из кобуры; Борисенко, преодолевая боль, тоже держался в кармане за пистолет, который был все время на боевом взводе.

Но до стрельбы не дошло. На пути стал комвзвода.

— Ты что, одурел? Тебе теперь все кажутся диверсантами! Не видишь, что человек наш, к тому же раненый. Держись меня, парень!

Евгений послушался, пошел рядом с комвзвода, а сержант еще долго ворчал, косо поглядывая на пришельца.

Выбрались на шоссе. Борисенко осмотрелся. На восток двигались несколько подвод с пулеметами. Не прошли и километра, как по ним с противоположной стороны шоссе открыли огонь. Падали раненые, убитые, завязалась перестрелка. Рота отступила в лес. Стрельба продолжалась. На пути — какая-то яма. Борисенко свалился в нее. Сверху на него — комвзвода. Но вражеская пуля опередила

его, он свалился замертво. Бой утих. Сержанта не слышно, видимо, тоже погиб. Порядок нарушен. Но движение на восток продолжалось. Шли лесом, набрели на тропку, которая привела к речушке, через нее — полуразрушенный мостик. Люди начали в спешке перебираться через мост, и опять застрекотали фашистские автоматы. Люди с моста попадали в воду, а другие залегли и открыли ответный огонь.

Бой утих внезапно, как и начался. Рота как боевая единица перестала существовать, остатки ее действовали разрозненно.

К вечеру подошли к Барановичам. Город весь в огне. Только что группа вражеских бомбардировщиков в сопровождении истребителей бомбила город. Бомбардировщики бомбят, а истребители их прикрывают. От кого? В небе ни одного нашего истребителя.

Сделав свое подлое дело, бомбардировщики отошли, а истребители, пикируя, расстреливали все то, что не уничтожили бомбардировщики. Ад кромешный. Глазами летчика наблюдал все это Борисенко. Нет, думал он в ожесточении, я сам себя перестану уважать, если не испытаю удовлетворения от того, как от моих бомб будут гореть фашистские города. Мстить, уничтожать фашистскую гадину за поруганную родную землю — в этом теперь смысл жизни!

Фашистские стервятники улетели, город продолжал гореть, а жизнь пошла своим чередом. Появились люди, машины, грузили раненых. В одну из машин посадили и Борисенко. Машина тронулась в путь, на восток. На Минск.

Недалеко от Барановичей натолкнулись на танк с крестом. Шофер не растерялся, обогнал его и на полном газу погнал машину по шоссе. Дорога извилистая, стрелять из танка неудобно, на это и рассчитывал шофер. Танк не стрелял. Он решил раздавить грузовик и пошел за ним вдогонку. Дорога не совсем ровная, на ухабах грузовик подбрасывает, а в кузове ведь раненые. Они страдают, но понимают и молчат.

Танк стал отставать и наконец прекратил погоню. Тяжело перенесли раненые эту тряску, но зато остались живы.

В Минск не поехали. Город был разрушен и горел. Свернули на Пуховичи. Города объезжали, двигались по проселочным дорогам, так как в Пуховичах и еще в каком-то крупном пункте попали под сильную бомбежку

и еле выбрались. Наконец каким-то образом оказались в Сухиничах. Здесь было относительно безопасно. Затем был получен приказ направить машины с ранеными в Смоленск. Борисенко сошел с машины, остался в Сухиничах. Здесь узнал, что скоро прибудет из Киева поезд на Москву. Что делать? Мелькнула спасительная мысль: добраться до Москвы, а там все под рукой, и в свою часть можно быстрее попасть. И вот к вокзалу подошел поезд. Борисенко быстро отыскал начальника поезда, отрекомендовался и попросил довезти его до Москвы.

Начальник сказал:

— Понимаю. Будет сделано. Как не помочь летчику! У меня сын служит в авиации. Пока еще курсант, но будет летчиком. Пошли!

Он посадил его в вагон и наказал девушкам-проводницам оказать раненому летчику надлежащее внимание. Проводницы накормили его, напоили, приготовили постель.

Часто ездил Евгений в купейных вагонах. По привычке, забывшись на время, взглянул на себя в зеркало. Взглянул и в испуге отскочил: «Боже мой, образина какая! Я это или не я? Как я покажусь людям на глаза?..» Он не лег в постель, пригорюнился на пустой полке.

— Вы чего не ложитесь в постель?

— Неудобно, постель чистая, а я... — с горечью ответил, чуть не плача, Борисенко.

— Ничего, это не домашняя постель, все равно будут стирать! — подбодрили его девушки.

Борисенко лежал на полке поверх одеяла, так и не осмелился лечь на белоснежную постель. Не спал, лежал в каком-то полузабытьи, не ведая, где он и что с ним. Вывела его из этого состояния проводница.

— Вы не спите? Скоро Москва, вас будут встречать, мы сообщили, что в шестом вагоне едет раненый летчик.

— Спасибо, дорогая, за заботу, — ответил Борисенко и сам не узнал своего голоса. Он обрадовался, что его будут встречать.

Поезд, замедляя движение, подъехал к перрону вокзала. Евгений выглянул в окно и заметил несколько медиков в белых халатах, с носилками в руках. «Надо бежать!» — решил он. Поезд остановился. Евгений вышел в тамбур, открыл дверь и выпрыгнул из вагона. Перейдя через пути, он поднялся на площадку платформы и остановился. Прислушался. А возле его вагона поднялся шум: куда девался раненый летчик?

«Что я делаю? Зачем заставил людей волноваться? Да и что за капризы? Куда я в таком виде денусь?» Разум пересилил растерянность, и он вернулся к своему вагону.

— Товарищи, я здесь!

Медики недоуменно смотрели на оборванца с опухшим лицом, выглядывавшего из-под вагона.

— Да, это он, — подтвердили девушки-проводницы.

— Не надо меня на носилки, я цел, могу даже бегать, у меня лицо обгорело.

Его повезли в госпиталь в Лефортово, но дорогой Борисенко объяснил, кто он, и попросил отвезти его в свою аэрофлотскую больницу возле станции метро Сокол.

В больнице Борисенко был первым раненым в этой войне. И когда узнали, что привезли раненого летчика Борисенко, все врачи, которые его знали, во главе с главврачом вышли встречать. По голосу все признали Борисенко, а в лицо никто не узнавал.

Первого раненого помыли и определили в самую лучшую палату. Он рассказал сестрам о своей драме и о том, что где-то здесь, в Москве, его семья и он не знает, где...

— Мы найдем, наведите только на след, где искать, если можете.

На улице 5-й Тверской-Ямской находился Дом пилотов, в котором жили почти все летчики московского и международного управлений, туда и направил Евгений одну из сестер.

В первый день войны вместе с другими погрузилась в вагон и семья Борисенко. Разве можно в суматохе, спешке что-нибудь необходимое взять с собой. В чем были, в том и поехали. Ни смены белья, ни теплых вещей, ни денег, ни продуктов — ничего не удалось взять. Так и приехали в Москву. А где жить? А чем жить? Знакомые люди, семьи авиаторов принимали, кормили, устраивали ночевать, но есть и предел. Один день побудут у одних, потом, скрепя сердце, переходят к другим. А где муж — ничего неизвестно. Прошел слух, что в боях с врагом погибло много летчиков, а правда ли это? Всякие слухи теперь распространялись. Говорят, во всяком слухе есть доля правды, но так же говорят: не всякому слуху верь!..

И вот в Дом пилотов явились нарочные с добрыми известиями: Евгений Борисенко жив, находится в аэрофлотской больнице. Не надо было искать жену Бори-

сенко, достаточно было первой встретившейся женщине сообщить эту весть!

Евгению сообщили, что жену его нашли, и она с дочкой скоро приедет. После долгих мучительных странствий, чистый, накормленный, он лежал, блаженствовал и нетерпеливо ждал своих самых дорогих на земле людей — жену и дочь.

Первой ворвалась в палату Лина.

— Папа, папочка, папуля, где ты?

— Я здесь! — радостно отозвался отец.

Услышав родной голос, девочка подбежала к кровати. Отец чуть приподнялся на локтях.

— Здравствуй, Линуся...

Девочка увидела его, отскочила к дверям и закричала:

— Мама, мамочка, это не папа!

Елизавета Васильевна вошла в палату, взглянула и остолбенела, потом бросилась к кровати, упала на колени, головой прижалась к мужу и застонала.

— Женечка, что они с тобой сделали, что с тобой, родной мой?

— Не плачь, я жив, немножко поджарился, но плохое уже все позади, успокойся. Линуся, доченька... Ты уже не боишься?

— Не боюсь, потому что это ты, а я думала, это не ты, а чужой дядя...

Елизавета Васильевна улыбалась, но слезы еще текли по щекам, это были слезы радости.

Встреча с дорогими, любимыми — лучшее лекарство, даже обожженное тело перестало мучить, и Евгений впервые с начала войны уснул крепким сном.

Лечение ожогов — процесс медленный, тем более на лице. Врачи принимали все меры, чтобы не допустить осложнений. Но вот критический момент позади, и теперь на очереди стояла уже забота косметического характера — пластическая операция.

Евгений терпеливо переносил мучительную боль при обработке ран. Но его очень беспокоила неустроенность семьи. Ведь по-прежнему ей и жить негде, и жить нечем, и одеть нечего. Все нажитое осталось частично в Ленинграде, частично в Смоленске, но в Ленинград въезд закрыт, да и в Смоленск возврата нет. Можно было еще приобрести кое-что из теплых вещей в Москве, но ни у Евгения, ни у Елизаветы не было денег.

О пребывании Борисенко в госпитале узнали многие.

Оказывается, о его фронтовых делах и поступлении в аэрофлотскую больницу, как «раненного в боях с немецкими захватчиками», была передана по радио корреспонденция, и теперь его навещали друзья, звонили по телефону, писали письма. Одиночеству пришел конец.

Когда раны относительно зажили, Борисенко попросился перевести его на амбулаторное лечение. Его просьбу удовлетворили в виде исключения, с условием, что он, хотя бы через день, будет приходить на перевязку и показываться лечащим врачам. И Борисенко занялся устройством семьи.

В городе Аткарске жила родная тетя Евгения. Туда и решил он отправить семью. Но как это сделать? С забинтованными головой (только один глаз открыт) и руками он бродил по городу, заглядывал в некоторые учреждения, наконец решил обратиться за помощью в Управление ГВФ. Начальник политуправления ГВФ генерал И. П. Семенов хорошо помнил Борисенко по его «папанинскому» полету, тепло откликнулся на его просьбу. Вскоре на попутном самолете Евгений отвез свою семью в Аткарск и тут же возвратился обратно.

Борисенко был доволен, что теперь его семья устроена и за нее можно не беспокоиться. Сам он регулярно посещал врача, проводил амбулаторное лечение, жил и питался в профилактории аэрофлота, встречался со многими знакомыми летчиками.

Борисенко решил побывать в блокадном Ленинграде. На самолете Ли-2 прилетел его друг Василий Михайлович Лисиков. Они до войны работали и жили вместе, дружили семьями. И Евгений решил с ним слетать в блокадный город. Разрешение на это он получил.

Лисиков, в знак глубокого уважения, посадил Евгения на правое пилотское сиденье, и они улетели. В районе Окуловки, у железнодорожной станции Хвойная, находился полевой аэродром — узкая полоска вдоль железной дороги, почти незаметная с воздуха. Туда перебазировалась вся ленинградская авиалиния. Самолеты замаскированы в лесу, жилье рядом, в землянках, а с воздуха ничего почти незаметно.

Лисиков решил немного отклониться от курса и заглянуть на новую базу. Там у него было много друзей. Они не поверили своим глазам: все было в огне, горели и взрывались самолеты, пылали склады, лес, прилегающий к взлетной площадке, где размещались землянки, взлетная полоса разворочена воронками от бомб. Трагедия

произошла всего несколько минут назад. Это был мощный налет вражеской авиации.

Секундная слабость Лисикова чуть было не привела к катастрофе: он бросил штурвал, и самолет «клюнул» носом. Долго еще не могли успокоиться Василий и весь экипаж, дальнейший путь продолжали в гробовом молчании.

Прижимаясь к лесу, они шли в сторону Ладожского озера, оттуда повернули на Ленинград. Они были первыми вестниками трагедии в Хвойном. Тяжела роль носителей плохих известий. Но хороших вестей в то трудное время почти не было.

В ленинградском аэропорту Евгений встретил друзей, товарищей, знакомых. Радость встречи с друзьями и одновременно горечь от потерь вызывают в душе особые чувства. Человек в подобной ситуации больше тянется к людям, дорожит старой дружбой, обретает новую. Дружба цементирует, сплачивает людей на борьбу. В борьбе, в сражениях с врагом за общее дело в человеке проявляются такие качества, о которых он раньше и не подозревал: решимость, смелость, отвага, мужество, готовность грудью встать за правое дело. Дружба и любовь — стимул борьбы: есть за кого бороться, есть за что сражаться. Только боевая дружба и благородные цели делают людей сильными, смелыми, непобедимыми.

Сказано это не для красного словца. Пусть это будет прологом к тому, о чем будет рассказано впереди.

## РЕШАТЬ САМОМУ

За старшего в аэропорту был начальник политотдела Управления Виктор Павлович Легостин. Он искренне обрадовался встрече с Борисенко и тут же, прямо с ходу, предложил ему почетную работу — быть шеф-летчиком А. А. Жданова, руководителя ленинградской партийной организации. Легостин давно подыскивал подходящую кандидатуру, а тут вдруг появился всепогодный пилот — то, что надо.

Он настойчиво уговаривал Евгения, и тот сдался. Теперь нужно немедленно ехать в штаб ВВС, начальником которого был генерал Новиков, впоследствии командующий ВВС Советской Армии.

В таком виде ехать на прием к высокому начальству неудобно. Евгений зашел в санчасть, его перебинтовали.

Потом он поехал на свою квартиру. Все оставалось на местах. Открыл гардероб. Там висела одежда жены и дочери. Потрогал их руками, словно прикоснулся к родным людям... Сюда ехал, думал о предстоящем приеме у начальства, а теперь все мысли о семье, и он с трудом взял себя в руки.

Он надел лучший форменный костюм пилота ГВФ и отправился с Виктором Павловичем на прием. Начальник штаба ВВС принял его, расспросил о житье-бытье, а Виктор Павлович доложил о Борисенко как летчике. Евгений дал согласие на новую должность.

Все это произошло так быстро, что Борисенко на время как бы забыл свой полк, погибших друзей. Ленинград, несмотря на разрушения, напомнил ему о мирном довоенном времени. Тот же аэропорт, та же деловая и служебная обстановка, тот же начальник, которого Евгений уважал как человека — Виктор Павлович Легостин. И он принял предложение как обыкновенное перемещение по службе, а оказалось...

А оказалось — свернул на обочину.

«Да, все уладилось как нельзя лучше. Почетная работа — не каждому предложат такую. Жить буду дома, в своей квартире, в привычных условиях. А там, как сложится обстановка, можно вызвать и семью...»

Все эти «за» он перечислял, уже будто оправдываясь перед кем-то, он гнал от себя эту мысль, но в душе нарастал протест. И все с большей силой. Чтобы отвлечься, он решил отправиться в город, а вернее, — остаться наедине с собой, утрясти свои душевные распри. Надо было решить главный жизненный вопрос: оставаться или ехать на фронт. На этот вопрос, казалось, легко ответить, но в данном случае ответ еще не созрел, оставались только доводы «за» и «против».

Вот в таком примерно положении оказался сейчас и Евгений. Конечно, будь то перед войной, лучшего предложения и желать не надо. Почет, уважение и полная самостоятельность в летном деле. Но ведь сейчас война. А где же совесть? А как же клятвы, обещания, заверения? А как же друзья? Старые и новые, боевые друзья?

Война, блокада резко сказались на внешнем облике Ленинграда и на образе его жизни. Евгений помнил нарядные улицы, проспекты города, площади, музеи и театры, дворцы и фонтаны, набережные и мосты. Любил в свободное время прогуливаться по городу с друзьями,

с семьей и все время восхищался красотой своего города, его оживленностью, добродушием ленинградцев.

Борисенко ходил по знакомым улицам, проспектам. Город помрачнел, посуровел. Вместо веселых, улыбающихся людей ходили по городу озабоченные жители, походка их была торопливой, они не выходили на середину улицы, а прижимались к домам, оглядываясь, остерегаясь.

Борисенко обошел центр и прилегающие к нему улицы, проспекты и, конечно, пришел к Смольному. И везде — пугающее опустение. Часто попадались полуразрушенные здания, развороченные мостовые, воронки от бомб и снарядов. На домах предупреждающие надписи: «Внимание, эта сторона улицы обстреливается артиллерией фашистов», «Бомбоубежище находится под домом № ...», «Будьте внимательны»...

Кое-где у домов на улице выложен домашний скарб для продажи, но покупателей не было.

Удрученный увиденным, Борисенко искал общения с людьми, ему хотелось заговорить с кем-нибудь. На улице Некрасова он увидел женщину лет сорока и девочку-подростка и остановился, разглядывая разложенный товар. Здесь чего только не было: картины, фарфор, хрусталь, столовое серебро, посуда и всякая мелочь. Все добротное, уникальное, ценное. Приобреталось оно, видимо, десятилетиями, веками. Как потом он выяснил, эти вещи принадлежали семье ученого, профессора-химика, погибшего недавно во время бомбежки. Его отец и дед тоже были учеными-химиками. Теперь жена и дочь остались одни, без всяких средств к существованию. Они продают вещи, чтобы на вырученные деньги достать хоть какие-нибудь продукты. Но никто ничего не покупает. Евгению захотелось утешить этих людей, но где найти слова утешения в такое суровое время в блокадном городе, когда страшный голод уже протянул свою смертоносную лапу, пытаясь задушить ленинградцев голодной смертью. Тут не до ценностей, не до семейных реликвий.

— Купите у нас что-нибудь, ради бога, купите! — умоляли женщины.

Борисенко раздумывал.

— Берите, что хотите, платите, сколько найдете нужным, только купите что-нибудь.

Чтобы как-то отвлечь женщин, Евгений спросил:

— А рояль у вас есть?

— Есть, конечно, старинный, фирмы... Пройдемте в

квартиру, посмотрите, — с радостью пригласили женщины.

Делать нечего, придется идти в квартиру, раз напросился. Да к тому же и время есть. Собрали вещи и пошли. Борисенко искренне удивился той роскоши, какую он увидел в квартире. Дом-музей изящных искусств. И не то чтобы домашний антикварный магазин, а все именное, заслуженное, преподнесенное в честь... или за заслуги...

Лепные карнизы и круги над люстрами, паркетный пол, украшенный орнаментом, камин с изразцовым кафелем, дорогие картины на стенах, портреты ученых предков, уникальная библиотека, богатая старинная мебель, дорогая фарфоровая и хрустальная посуда в застекленном буфете. Борисенко подумал, что все эти семейные реликвии, естественно, очень дороги этим людям. Но все это может погибнуть в развалинах от фашистской бомбы. А сколько таких домов и квартир в Ленинграде! Ведь это же и народная ценность, рассуждал он, хотя она в данном случае и личная. И все это фашизм намеревается предать огню, уничтожить Советскую власть.

«Вся страна сражается, чтобы не допустить этого, а я, выходит, остаюсь в стороне», — корил себя Евгений.

— Нет, мое место там, — вслух произнес Борисенко, чем поставил себя в неловкое положение и смутил хозяйку. Он стоял ошарашенный, молчал, без движения, и женщины, глядя на него, тоже молчали. Сколько это продолжалось, он не помнил.

— Где — там? — спросила девочка, подумав совсем о другом.

— Да это я так, извините...

Он еще раз обвел взглядом комнату, потом посмотрел на хозяев. Обе исхудавшие, почерневшие, в глазах какая-то обреченность. Они будто говорили: «Уйдет этот человек, ничего не купив, и мы погибнем от голода». Евгению стало жаль их. У него через плечо висела сумка из-под противогаза, только вместо противогаза там были продукты, которыми перед отлетом из Москвы его снабдили в профилактории. Борисенко решил поделиться своим богатством с этими несчастными женщинами.

— Сейчас я вас угощу, чем бог послал, — сказал он, улыбаясь. Сняв сумку, достал хлеб, колбасу, нож, хотел было уже резать, а потом взглянул на сияющие лица женщин, спрятал нож и начал выкладывать продукты на стол, приговаривая: — Это вам, и это вам, и это вам,

кушайте на здоровье и не раздавайте за бесценок ваши семейные реликвии. На несколько дней вам этого хватит.

Женщины были в каком-то шоке. Они смотрели и не верили.

А Борисенко, все выложив, застегнул сумку и облегченно сказал:

— Ну вот и все, полегче будет. А сейчас разрешите распрощаться...

— А рояль когда заберете?

— Никакого рояля мне не нужно, я еду на фронт!

— А как же это? — спросила женщина, указывая на продукты.

— Это вам.

— Ну возьмите хоть что-нибудь... на память, — взмолилась хозяйка.

Борисенко еще раз осмотрелся, и ему бросилась в глаза небольшая пепельница. Он вытряхнул пепел в кусочек газеты, завернул и положил в карман, а пепельницу сунул в сумку, затем вынул из кармана деньги, пересчитал. Ровно 300 рублей. Отсчитал себе 30 рублей, остальные положил на стол.

— Это за пепельницу, — сказал он и начал прощаться. Женщины с благодарностью проводили его до выхода. Только оказавшись на улице, Евгений вспомнил, что не спросил ни имени, ни фамилии хозяйки дома, а возвращаться неудобно. Да и ни к чему это. Люди как все люди города в блокаде.

Случайные встречи с ленинградцами помогли ему принять окончательное решение немедленно вернуться в свою часть.

Переночевав в своей квартире, Евгений рано утром оделся в аэрофлотский костюм, взял любимую куклу дочки — подарок ко дню рождения, положил в сумку. Рядом положил пепельницу — память о блокадном Ленинграде — и отправился на аэродром пешком. Оттуда позвонил в Управление аэрофлота и сообщил о своем решении вернуться в часть. Попрощался с теми, кто был в аэропорту, сел вместе с Васей Лисиковым в почти пустой самолет. Запустили моторы, вырулили на старт, и тут Лисиков вдруг выключил двигатели.

— В чем дело? — недоуменно спросил Евгений.

— А ты посмотри на здание аэропорта.

На крестовине шеста, возвышавшегося над зданием, на котором обычно висел полосатый конус, показывав-

ший направление и силу ветра, сейчас висел черный шар — сигнал предстоящего налета вражеской авиации. Не успели покинуть самолет, как сначала послышался своеобразный звук моторов, характерный для немецких бомбардировщиков, а потом показались и черные точки самолетов. Все побежали к укрытиям — отрытым щелям на границе аэродрома. Борисенко не хотелось прыгать в мокрую глинистую канаву в новом костюме, он стоял у края щели и ждал: «Авось пронесет». И, только когда увидел, что от самолетов отделились бомбы, нацеленные прямо на них, прыгнул в канаву, в самую грязь. Вокруг все затряслось, загрохотало, все шесть немецких бомбардировщиков Ю-88 сбросили одновременно бомбы и ушли.

И снова — тишина. Бомбы взорвались на взлетном поле, на стоянке самолетов, от прямого попадания загорелся и взорвался самолет ТБ-3, одна бомба попала в ангар. Люди успели попрятаться в щелях. Погиб четырнадцатилетний мальчик, сын авиатехника, который не успел добежать до щели. И снова жизнь пошла своим чередом. Люди занялись своим делом.

Самолет Лисикова уцелел. Черный шар спущен. Подровняли взлетное поле. Запустили моторы, и летчик сумел взлететь. И только в воздухе обратили внимание на свои испачканные глиной костюмы...

В Москве Борисенко установил место базирования своего полка. Он располагался под Мценском, недалеко от города Орла. Попутный самолет подвернулся на третий день ожидания в аэропорту на Центральном аэродроме, и Евгений улетел в свой 212-й полк.

Мы подробно рассказали о душевных переживаниях Евгения Борисенко во время его короткого пребывания в Ленинграде, чтобы показать психологию настоящего советского человека, человека, какими была богата наша социалистическая Родина.

Евгений Борисенко отказался от почетной должности шеф-пилота, пренебрег домашним уютом, твердо решил вернуться в полк и вместе со своими боевыми товарищами громить фашистских захватчиков. «Пусть будет трудно в сражениях, пусть оборвется моя жизнь на полпути, — рассуждал Евгений, — зато совесть будет чиста перед товарищами однополчанами, перед собственной семьей, перед всем советским народом, перед Родиной».

Много лет спустя Борисенко часто вспоминал одну историю...

У каждого хлебного злака есть свои плевелы. Внешне они ничем не отличаются от злаков. Есть свои плевелы и у рода человеческого. И чем труднеё условия жизни, тем больше совершенствуется их приспособляемость к этим условиям, их мимикрия.

Два человека, однородных по своей профессии и положению, побывали в блокадном Ленинграде. Одинаково обозрели город с противотанковыми надолбами на улицах, с бумажными крестами на оконных стеклах, город сражающийся, город голодающий. Одинаково оценили обстановку блокадного города и положение его обитателей, но по-разному сделали выводы и различные приняли решения.

В году 1934 в Северное управление ГВФ прибыло три летчика-моряка. Три неразлучных друга. Веселые, стройные, симпатичные и толковые в работе. Называли они себя «братья-водичка», и другие потом тоже стали называть их «братья-водичка». Были они дружны между собой, общительны со всеми, летали хорошо и понравились всему коллективу. Вскоре их разослали по разным аэропортам Управления. Вася Сухоткин получил направление в Арктику, в полярную авиацию, как старший по возрасту и более опытный летчик.

Арктика того времени, с авиационной точки зрения, была необжитой целиной. Сухоткин оказался одним из первых, кому довелось поднимать эту целину. Летал он много, умело. Находил удачно посадочные площадки, на базе которых потом организовывались аэродромы, обследовал бескрайние просторы северо-востока, и в знак его неутомимой трудовой деятельности именем Сухоткина был назван один безымянный мыс на побережье Ледовитого океана, на самом краю советской земли.

Мыс Сухоткина! Это название стало появляться на картах, летчики ГВФ гордились тем, что географическая точка на карте носит имя их товарища, с которым многие лично знакомы. Гордился этим и Евгений Борисенко: толковый летчик — Вася Сухоткин, вон как увековечил свое имя. Честь ему и слава!

Широка и необъятна наша страна. Но это понятие — необъятность — было верным до того, пока не появилась на свете авиация. Для авиации необъятных мест на нашей земле уже нет, а пути ее переплетаются так, что, пожалуй, все летчики ГВФ всегда в курсе дела, где и кто работает и даже как работает. Тут уж не спрячешь ни себя, ни своего отношения к работе, ни своего пове-

дения. Все у всех на виду, хотя многие друг друга годами не видят. Вот такая авиация. Впрочем, так почти в каждой отрасли...

Сухоткин продолжал летать в далекой Арктике на северо-востоке, а постоянную квартиру имел в Ленинграде, хорошую, просторную, богато обставленную. Там жила его семья. Иногда он со специальным заданием прилетал в Ленинград, навещал дом, ну а отпуск, естественно, проводил вместе с семьей. Так и жил Вася Сухоткин. Жил и работал, как многие. Там и застала его война, там и продолжал он работать. Авиация везде нужна и в военное время.

В северных портах во время войны было много продовольственных товаров, поступавших из Америки. Доставлять их на Большую землю было затруднительно, транспорт был занят перевозками военных и других грузов, и эти продтовары скапливались на местах их складирования.

Однажды Вася Сухоткин со спецзаданием прилетел в блокадный Ленинград. Обозрел город с противотанковыми надолбами, город сражающийся, голодающий, и сделал вывод: тут можно поживиться. И принял решение: с помощью спекулянтов почаще организовывать «спецрейсы» в блокадный город и загружать самолет дешевыми на Севере товарами, а эти товары обменивать в Ленинграде на ценные вещи. Таким образом квартира Сухоткина постепенно превращалась в антикварный склад, а сам Сухоткин — в обывателя, мироеда.

Работа на Севере оплачивалась высоко, Сухоткин был всем обеспечен, ни в чем недостатка не испытывал. Спрашивается, зачем он это делал? Видимо, по принципу: «Чем больше есть—тем больше хочется». Слепое приобретательство, которое превращалось в мародерство, губит человека как личность. Это опасная зараза, инфекционная нравственная болезнь, очаги которой сохраняются и поныне в буржуазной психологии, а микробы зачастую поражают людей со слабым иммунитетом, подобных Сухоткину.

В авиации — все на виду, ничего не скроешь. Вскоре преступления Сухоткина разоблачили, он был осужден как мародер на десять лет с конфискацией всего имущества и сослан на место отбывания наказания, след его на неопределенное время затерялся, но преступные действия его получили широкую огласку.

Потерял его след и Борисенко. Но его все время пре-

следовала мысль: зачем Сухоткин так унизил себя, что побудило его к обогащению, мародерству, что он думает сейчас о себе, о своих преступлениях? Волнует ли его мысль: «А что думают о нем его товарищи, его «братья-водичка»?» Следы его затерялись, а в душе Евгения он след оставил. Вернее, не след, а осадок. И чем больше старался он постичь омерзительную сущность поступка своего знакомого, тем больше ценил своих боевых друзей и свое место среди них. И тем больше гордился своими реликвиями блокадного Ленинграда — хрустальной пепельницей и куклой. И где бы он ни бывал, в каких бы условиях ни жил во время войны, неотъемлемыми принадлежностями его быта были пепельница и кукла. На столе стояла пепельница, как память о любимом городе, попавшем в беду, а на постели сидела глазастая кукла — память о любимой дочурке, которая сейчас где-то далеко на Волге, в Аткарске, растет и ждет своего папулю из далекой командировки, с войны...

## ПОЛК — МОЙ ДОМ...

После посадки на аэродром Мценск Борисенко сразу же отправился в село Сторожевое, где размещался штаб и летный состав полка.

Перед отлетом из Москвы Евгений побывал в Доме пилотов, в котором до войны жили летчики Московского управления, его товарищи и друзья, а сейчас там остались их семьи. Он зашел, чтобы сообщить, что едет в родной полк, где служат мужья и отцы оставшихся семей. Многие жены уже были вдовами, а их дети — сиротами, остальные еще не знали: живы ли их мужья или нет? Передали своим близким приветы, подарки, письма. Письма можно послать и почтой, но такая уж давняя традиция: письмо, переданное из рук в руки, дороже, в нем больше тепла и ласки. Написанные в нем строки дополнялись подробностями очевидца, а это имело для фронтовика, давно не видевшего жену, мать, детей, особое значение. И воспринималось по-иному, и запоминалось надолго.

Предвкушая радость товарищей, Евгений спешил поскорее с ними встретиться. Но... многие письма, приветы пришлось оставить при себе: адресаты не вернулись из боя. Первый, кого встретил Борисенко, был его старый друг Сергей Фоканов. Евгений был рад встрече и опеча-

лся теми известиями, которые от него услышал. Ему вспомнились жены друзей, которые его провожали: Люба Фоканова, Аня Шульгина, Клава Кубышко, Люба Костович, жены Хорпякова, Кириченко, Смирнова и многие другие. С какой теплотой они прощались и как умоляюще просили:

— Женечка, дорогой, сокол ты наш ясный, останься хоть ты жив...

Вспомнил, и слезы навернулись на глаза, но надо идти к командиру полка, доложить о своем прибытии. Постучавшись, он вошел в кабинет А. Е. Голованова. Забинтована голова, руки тоже в бинтах не первой свежести...

— Товарищ командир! Лейтенант Борисенко прибыл! Здоров и готов выполнить любые задания командования!

— Оно и видно. Даже руку пожать нельзя... Ну, здравствуй, дорогой Евгений Иванович. Хоть таким вернулся, другие... Ну ладно, вот как раз и наш полковой врач. А ну-ка проверьте его готовность.

— Видите ли, — заключил шутливо врач после беглого осмотра, — товарищ Борисенко хотел сказать, что душой он готов к выполнению задания. Ну а тело придется маленько подремонтировать. И уже серьезно добавил: — Открытых ран нет, но пленка на обожженных местах нежная, легко ранимая. Придется поваляться, чтобы можно было штурвал держать. Пока положим в стационар.

И его положили на долечивание. Он не возражал. Главное — дома, в своем родном полку. Душа спокойна. Все треволнения, скитания, терзания совести позади. После санитарной и медицинской обработки он лег в постель и ощутил такой покой во всем теле, что тут же уснул и проспал целые сутки. Врач наказал не будить, пока сам не проснется. А потом его стали навещать друзья, товарищи.

— Что, друзья, не ждали, думали, погиб? — Таким вопросом, улыбаясь, встретил Евгений своих товарищей.

— Сначала думали, а потом, слухом земля полнится, узнали, что жив. Выздоравливай и — снова в бой. Мы еще отомстим врагу за наши первые неудачи!

За время отсутствия в полку произошли некоторые изменения. Полк пополнился новыми экипажами и снова стал полноценной боевой единицей. Летали по-прежнему днем, строем, звеньями и одиночно, экипажам предоставлялось больше инициативы в выполнении заданий в зави-

симости от обстановки. Но потери были. Господство в воздухе противника давало о себе знать.

Евгению не терпелось поскорее включиться в боевую работу, и, как только появилась возможность держать в руках штурвал, он полетел на боевое задание.

Борисенко получил задание бомбить скопление вражеской боевой техники в районе Ржева и его окрестностей. Полеты производились днем, одиночно. Погода ясная, безоблачная. Высота небольшая. Цель избиралась по усмотрению экипажа: где скопления танков, там и бомбить. Севернее Ржева, недалеко от города, штурман обнаружил много танков и живой силы противника.

— Командир! Вижу танки! Будем бомбить?

— Давай!

Бомбы сброшены залпом. Попадание удачное. И только отбомбились, как уже на развороте их атаковали четыре вражеских истребителя.

Первого атакующего стрелок сбил. Фашист загорелся, оставляя черный дымный шлейф, упал на землю и взорвался. Атака длилась две-три минуты, и фашисты ушли: то ли у них горючее на исходе, то ли им тоже досталось, но дело свое они сделали. Самолет в пробоинах, оба мотора выведены из строя, благо не загорелись. Штурман и стрелок ранены, приборная доска и фонарь кабины разбиты. Как еще держался в воздухе самолет?! С неработающими моторами самолет шел на снижение, и посадил его летчик у самой линии фронта вблизи заминированного поля. Только выбрался Борисенко, как его предупредили пехотинцы:

— Эй, на самолете, осторожно, поле заминировано!

— Так проводите нас!

— Не можем, не знаем схемы и не имеем миноискателя.

Настаивать было бесполезно, и Борисенко решил сам продолжить путь через минное поле до самых окопов. Он полз ощупью, осторожно исследуя каждое подозрительное место. Времени эта операция заняла много, но все обошлось благополучно, и уже по проторенной тропке с помощью красноармейцев переправил раненых членов экипажа.

Их поместили в тесной землянке — тот же окоп, только с крышей над головой. Появилась медицинская сестра, обработала раны, сделала перевязку. Раны не опасны, но требуют стационарного лечения. Штурман ранен в ногу выше колена и в мякоть руки, стрелок — в плечо,

и у него перелом кости руки — сестра наложила примитивные шины.

— Ну вот и весь наш комфорт, — сказал старшина, уложив раненых на веточные нары.

— Спасибо, больше и не требуется, — ответил Борисенко. — А теперь проводите меня к своему командиру.

— К какому командиру? Здесь только капитан...

— К такому, который бы дал машину, чтобы отправить раненых в тыл.

Командир батальона, капитан, встретил его по-дружески:

— Что, лейтенант, бьют фрицы, сбивают?

— Мы тоже их сбиваем. Я — его, он — меня. Один-один — ничья.

— Да, ничья. А нам до ничьей еще далеко. Большой перевес пока на стороне врага.

— У нас тоже... Меня атаковали четыре истребителя.

— Как говорил Суворов: «Врагов не считают, их уничтожают». Тяжело нам пока. Потери мы еще будем нести, отступать, возможно, еще будем. Бойцы это понимают, но конечная наша цель — победа.

— Но что-то у вас здесь тихо и спокойно. Вроде передовая линия фронта, а стрельбы не слышно.

— Передовая там, вы ее не заметили. А здесь нечто вроде второго эшелона. Мы здесь на отдыхе и доукомплектовываемся, залечиваем раны.

Наутро командир нашел в соседней части грузовик, направлявшийся в Клин за боеприпасами. И на этой машине Борисенко разместил своих раненых товарищей.

— Большего сделать не могу, — как бы оправдывался капитан. — В Москву нет транспорта. Только в Клин.

— Можно и в Клин. Лишь бы поместить раненых в госпиталь или в любую другую больницу.

В Клину Борисенко удалось определить раненых в санчасть на аэродроме. Распрощавшись с товарищами и пожелав им скорого выздоровления, он теперь был озабочен, как бы добраться до расположения своей части. На аэродроме ничего утешительного не подвернулось — рейсовых самолетов не было, пришлось рассчитывать на наземный попутный транспорт.

Направляясь в город, Борисенко обратил внимание на одну молодую женщину с восьмилетним мальчиком. Она, прислонившись к забору, горько рыдала, а мальчик держал ее за руку, опустив голову, молчал.

— Что случилось, что с вами, может быть, я смогу

помочь, — участливо спросил Борисенко. Не мог он пройти равнодушно мимо чужого горя.

Женщина плакать перестала, но молчала. Она вытирала заплаканное лицо тряпкой и не поднимала глаз. Молчал и мальчик. Борисенко внимательно рассматривал их. Чувствовалось, что эту женщину постигло непоправимое горе.

— Что у вас с рукой? Перелом? Вам же нужна немедленная медицинская помощь! — проговорил Борисенко. — Пошли со мной.

Она впервые подняла на него глаза, глубокие, бездонные черные глаза, густые черные изогнутые брови и очень красивое лицо, красоту которого не омрачило даже большое горе. Женщина молча, покорно последовала за Евгением.

Она заговорила. Сначала несмело, невнятно, отрывками, потом все смелее, затем с ненавистью и ожесточением, и эта ненависть передавалась единственному слушателю, и он готов немедленно мстить и мстить коварному фашистскому зверю за поруганную честь Родины, за ...

Евгений определил женщину в санчасть, где были его члены экипажа, а из рассказа ее Борисенко узнал следующее.

Муж ее — военный, майор. Воинская часть, в которой служил, располагалась на севере Белоруссии. Предстояло перебазирование в летние лагеря, и он решил на лето, а может быть, на весь лагерный период отправить семью — жену и двоих детей, мальчика восьми лет и девочку четырех лет — к ее маме.

Привез он их 20 июня и тут же возвратился в часть. Здесь и застала их война.

Выезжать отсюда они не собирались, да и некуда. Ведь никто не предполагал, что немцы доберутся сюда, причем так быстро. Фашисты — как снег на голову. Прибегает мальчик с улицы, и прямо с порога:

— Мама, бабушка! Немцы в селе!

— Да что ты, бог с тобой, откуда? — не поверила бабушка.

Но тут вошла соседка и подтвердила:

— Немцы! Полное село! Ходят по хатам, делают обыски, ищут коммунистов! Прячьтесь!

— У меня сердце замерло, — вспоминала женщина. — Я — жена майора, коммунистка, на селе многие об этом

знали. Волновалась и мать, а сама успокаивала меня: «Не волнуйся, доченька. Авось пронесет. Женщины, дети, мужиков нет, кому мы нужны?»

Но не пронесло. Не минула лихая година и этот дом. В окно бабушка заметила, как немцы, следуя по улице, направились к ее дому.

— Надя, немцы, — крикнула она мне и, не соображая зачем, схватила внука за руку, распахнула окно, обращенное в сторону огорода, и над самым его ухом прошептала: «Быстро в дровяник. Спрячься за дрова и не выходи, пока не позову».

Мальчик послушно выпрыгнул и исчез. Бабушка закрыла окно, а тем временем немцы ввалились в дом. Офицер — высокий тонкий, как глиста, и два плотных приземистых солдата. Морды были тупые и, казалось, ко всему безразличные. Они стали у порога и, словно сторожевые псы, ждали команды хозяина.

А офицер осмотрелся вокруг, подошел ко мне и, левой рукой приподняв подбородок и нагло глядя в глаза, рявкнул:

— Большевичка, жена комиссара?

Говорил он по-русски, хотя и с акцентом.

— Где твой муж? Кем он служит? В каких войсках? В какой части? — И начался допрос.

Я молчала. В голове теплилась надежда: может, это стандартный допрос, может, они берут на испуг, ничего не знают.

— Будешь отвечать, майорша? — И фашист наотмашь ударил ладонью по лицу. Кожа на щеке лопнула, и я ощутила теплую струйку крови, стекающей к подбородку. Повторным ударом фашист свалил меня на пол и ударом кованого сапога сломал руку.

Первоначальное оцепенение и страх сменились жгучей ненавистью. Это прибавило мне сил несмотря на то, что я понимала: живой мне уже не остаться. Я с ожесточением закричала:

— Убейте меня, я все равно отвечать не буду. Ни на один ваш вопрос. Гады вы, а не люди!

Это взбесило фашиста. Он на миг встретился взглядом с дерзкими глазами женщины, полными презрения, ненависти и негодования, и сквозь стиснутые зубы прошипел:

— Я заставлю тебя говорить!

И взор фашиста остановился на Танюше, прижавшейся к коленкам бабушки, стоявшей в углу за печкой.

Он что-то рявкнул по-немецки солдатам. Те оттолкнули старуху, схватили ребенка. Перепуганная девочка неистово закричала.

— Будешь говорить? — заорал фашист.

Широко раскрыв глаза, я не могла пошевелить языком и молчала. Ребенок продолжал кричать.

Фашист еще что-то рявкнул солдатам, те схватили ребенка за ноги: один за одну, второй за другую. Ребенок захлебывался криком. Миг — и крик прекратился. Я потеряла сознание.

И в этот момент страшный взрыв потряс дом. За ним второй, третий. Советские самолеты бомбили скопление войск и техники в этом населенном пункте. Фашисты спешно покинули дом и больше не возвращались. Я пришла в себя.

— Давай немедленно собирайся, забирай сына и уходи, пока снова не нагрянули бандиты, — сказала мне мать. — О Тапюше я сама позабочусь, сама предам ее земле.

Напоминание о сыне придало силы, вернуло меня в реальность. Мать перевязала, как могла, мне руку, помогла одеться, позвала внука, и через несколько минут я с сыном покинула отчий дом.

— Этот крик души матери забыть я не смогу до конца моих дней, — вспоминает Евгений Иванович. — И если до того я летал на боевые задания, просто стараясь выполнить поставленную задачу, не думая, что делается на оккупированной фашистами земле, то с этих пор я бомбил их с каким-то особым ожесточением. У меня всегда была перед глазами трагедия той женщины. Я мстил за Таню, за свою дочурку, за всех детей на земле!

...Командир полка А. Е. Голованов неоднократно сам водил самолеты на боевое задание и пришел к выводу, что, в основном, потери наша авиация несет от вражеских истребителей в дневное время и, чтобы уменьшить их, необходимо переходить на ночные полеты.

Массовый перевод бомбардировочной авиации на ночные полеты — дело сложное и трудоемкое. Самое главное — отработка техники пилотирования и вождение кораблей в ночных условиях. С этого и решил командир полка начать подготовку. Для начала он отобрал наиболее опытных летчиков и на самолете ДС-3 отвез их в

тыл, где были организованы курсы повышения квалификации летного состава. Практическую работу там вел Герой Советского Союза Орест Бровков.

Четырех ночей было вполне достаточно для обучения летчиков, и они возвратились в часть. На тренировку отправлялась другая партия летных экипажей. И так — пока не прошел тренировку весь полк.

Несмотря на огромные потери, фашистские полчища упорно наступали. Они уже приближались к Орлу. Вражеская авиация часто беспокоила наш аэродром под Мценском, и пришлось перебазироваться восточнее, в город Елец.

Личный состав полка размещался в бывшем санатории, в двенадцати километрах от аэродрома. После ночных полетов и заполнения соответствующей документации летный состав на грузовиках отвозили на отдых. Столовая размещалась на аэродроме. И чтобы на следующий день не ехать лишний раз на аэродром, обед в бидонах привозили накануне вместе с летным составом. А на второй день оставалось только подогреть его.

Фашистские стервятники в первую очередь искали наши аэродромы, бомбили их. Чтобы избежать излишних потерь, мы сооружали ложные аэродромы, а на действующих — добивались полной светомаскировки. Бывало, даже посадку самолеты производили без наземных прожекторов, по ракете.

Водителям автотранспорта запрещалось пользоваться даже подсветкой. И они так натренировались, что ездили в полной темноте. И все обходилось благополучно.

И вот однажды, как всегда, на грузовике ЗИС-5 летный состав ехал с аэродрома на отдых. Людей много — кто сидел, кто стоял. И как всегда, в бидонах везли обед: первое, второе, третье и хлеб. Дорога шла под уклон, водитель сбавил скорость, все шло нормально. И вдруг — страшный удар, треск, резкая остановка. Грузовик врезался в какое-то препятствие, по инерции кто-то вылетел из машины, шум, крик, стоны, шипение пара из разбитого радиатора и — кромешная темнота. На земле кое-как разобрались. Оказалось — навстречу ехал такой же грузовик, и обе машины лоб в лоб в полной темноте столкнулись.

Многие получили ушибы. Миша Симонов разбил колено и от боли стонал, его сняли с машины, положили на землю. Все внимание — ему. А потом кто-то спохва-

тился: а где же наш командир? (Борисенко был командиром эскадрильи.)

Во время поездки Евгений полулежал в кузове возле самой кабины. При столкновении машин он получил такой удар, что на время потерял сознание. Когда очнулся, почувствовал боль и такое ощущение, будто голова расколота надвое. Он пощупал голову — какая-то липкая масса течет за воротник. Его охватил страх.

— Братцы, — взмолился Борисенко, — тише, у меня голова расколота, из нее течет... тише!

И в самом деле! Что-то липкое. Ребята очень осторожно сняли Евгения с машины, положили на землю. Начали обследование.

Сначала переговаривались шепотом, потом громче, веселее, послышался смешок, а потом все грохнули от смеха.

— Товарищ командир, вы весь в обеде!

«Как это в обеде», — подумал Борисенко.

— Это борщ и каша. И никакой крови, просто вас ушибло бидоном.

Ему сразу стало легче, он разнял одеревеневшие руки и тоже рассмеялся. И хотя голова по-прежнему сильно болела от удара, ему стало весело и легко...

Враг давил и с запада, и с юга, пытаясь зажать защитников Москвы в железные клещи танковых армад. В связи с наступлением и передвижением вражеских войск пришлось перебазироваться в район Тулы. С ночных полетов перешли снова на дневные и летали беспрерывно с утра до ночи на бомбежку танковых частей армии Гудериана. Физическое напряжение летных экипажей было на пределе. Вечерами еле добирались до постели. Падали и тут же засыпали. Чуть свет — они снова в полете дотемна. И так несколько недель подряд.

В помещении спать душно, и летчики расположились на ночлег на плоской крыше дома. Немецкая авиация производила налеты на Тулу сначала в дневное время, а потом, боясь встречи с советскими истребителями, перешла на ночь. Однажды началась мощная бомбардировка. Вокруг — адская карусель: гремело, грохотало, внизу — взрывы, всплески пламени, вверху — рев моторов вражеских бомбардировщиков, световые конуса прожекторов, хлопки разрывов снарядов зенитной артиллерии. Тула защищалась стойко, упорно.

К дому, на крыше которого спали авиаторы, прибегает посыльный и истошным криком объявляет:

— Товарищи летчики, воздушная тревога, приказано укрыться в бомбоубежище!

Но из летчиков никто и не шевельнулся. Бомбардировка города и окрестностей продолжалась. Прибегает снова посыльный:

— Товарищи летчики, приказано... — Но летчики лежали как убитые. Посыльный стоял над ними и чуть не плакал: — Товарищи летчики, имейте в виду, я вас предупреждал, что происходит налет на город и что вам нужно укрыться. Мне, знаете, как попадет, если что...— И он ушел. А летчики спали до подъема. Так они устали.

В Туле 212-й полк вошел в состав дивизии, которой командовал полковник Е. Ф. Логинов, будущий министр гражданской авиации. По-прежнему продолжали бомбить танковые армады Гудериана. Бои шли напряженнейшие. Вся Тула встала на защиту своего города. Но вот враг — у ворот города. Получен приказ авиаполку перебазироваться срочно под Москву и оттуда продолжать боевые полеты.

Все улетели, а в эскадрилье Борисенко один самолет без мотора. Поврежденный мотор сняли, он ремонту не подлежал, а другого не было. Последним вышел из штаба командир дивизии Логинов. Комэск доложил ему об этом. Как быть?

— Мотор пришлю немедленно, как только прибуду на место. Самолет перегоните лично! — последовал ответ.

Борисенко отдал свой самолет экипажу неисправного самолета, а сам стал ждать прибытия мотора.

На второй день доставили мотор. Два техника и экипаж буквально под обстрелом врага за несколько часов поставили и запустили его. Мотор работал нормально. Под носом у немцев самолет взлетел и на бреющем взял курс к новому месту базирования. Район этот Борисенко знал хорошо и вскоре обнаружил свою посадочную площадку.

В часть пришла срочная телеграмма от недавно назначенного командующего дальнебомбардировочной авиацией Голованова, в которой говорилось, что на Калининском направлении по железнодорожному мосту через Волгу фашисты перебрасывают технику и живую силу. Взорвать мост во что бы то ни стало! Кто это сделает, будет представлен к званию Героя Советского Союза.

Последнее, конечно, можно было и не упоминать, экипажи и без этого рвались в бой. А такое обещание, скорее всего, подчеркивало важность задания.

Мост для бомбардировочной авиации — крепкий орешек, особенно если он прикрывается зенитной артиллерией и истребительной авиацией. Мост — самая трудноуязвимая цель для авиации. И начались полеты на поражение этой цели. Бомбили и «сотками», и 250-, и 500-килограммовыми бомбами, и специальными мостовыми бомбами. Бомбили и одиночными самолетами, и группами, а он стоит. Попадания были, но повреждения носили незначительный характер, и фашисты быстро их устраняли. Мост стоит, а потери самолетов все растут. Дошло до того, что на этот мост направили начиненный взрывчаткой самолет ТБ-3, экипаж которого, не долетев до цели, выпрыгнул на парашютах, а наведение продолжал следом идущий самолет-разведчик. Наведение было неточным. Самолет взорвался на берегу реки, немного не дотянув до моста. Взрыв был мощным, а разрушение моста небольшое. Так и не удалось разрушить полностью этот мост.

Поздняя осень — ноябрь месяц. Грустная пора. И по времени года и по сложившейся военной обстановке. Тула устояла. Но враг напирает с запада. Калинин — в руках фашистов, а от Калинина до Москвы рукой подать. В это время и было получено распоряжение полку перебазироваться на северо-восток от столицы.

С перебазированием 212-й полк, можно сказать, и прекратил свое существование как боевая единица. Но славная боевая история этого полка останется в памяти ветеранов до конца их дней.

Евгений Борисенко к этому времени имел свыше полусотни боевых ночных и дневных вылетов. Дважды был сбит, но и на счету его экипажа два истребителя противника. С такими показателями он и закончил 1941 год.

## ПОЛК 748-й

Остатки личного состава двух боевых полков, 212-го и 420-го, объединили в начале 1942 года в один — 748-й авиационный дальнебомбардировочный полк, который после укомплектования и переучивания на новую технику приступил к боевой работе.

Автор этих строк, зачисленный в 748-й полк вместе

с Евгением Борисенко, хорошо помнит 16 января 1942 года, когда он в составе звена совершил свой первый боевой вылет на бомбежку отступающих от Москвы фашистов.

Мы бомбили железнодорожные станции и перегоны, скопления живой силы и боевой техники врага. Бомбили аэродромы противника, ближние и довольно отдаленные, такие, как Витебск. Летали строем и в одиночку.

А однажды командование полка получило задание: во что бы то ни стало уничтожить скопление эшелонов с техникой и боеприпасами, прибывших на железнодорожную станцию Гжатск, пока они не разгрузились. Погода была явно нелетная: низкая облачность, шел мелкий снежок, мела поземка. Решили ограничиться одним звеном. Нужно было послать экипажи, имеющие опыт полетов в облаках с использованием радиосредств. Выбор пал на наше звено: ведущий А. Краснухин, ведомые С. Швец и Е. Борисенко. Полет строем, насколько позволит погода.

Самолеты взлетели и почти на бреющем направились к цели. Все трое прекрасно знали район почти до самой цели.

Поглядывая то на ведущего, то на ведомого, Борисенко не мог не вспомнить тот злополучный, первый в его жизни боевой полет строем и его последствия. Нет, сейчас он не новичок, да и ведущий — опытный командир, рука у него не дрогнет. А жгучая ненависть к немецким оккупантам — лучшая гарантия выполнения боевого задания.

Прошли между Рузой и Можайском, держась севернее железной дороги, ведущей на Гжатск, чтобы не вызвать подозрений у врага. Всех беспокоила погода, низкая облачность, малая высота для бомбометания. А бомбить строем из облаков — сложно и небезопасно. И когда до цели оставалось не более десяти километров, сплошная низкая облачность будто оборвалась. Стало светло, видимость прекрасная.

Звено вышло на траверз Гжатска. Повернув влево, строго на юг, Краснухин взял курс на цель. Все идет нормально, только чувствуется повышенная напряженность, руки крепче сжимают штурвал, а строй, как на параде, — крыло в крыло.

Вот и цель: все запасные пути забиты эшелонами. Высоту успели набрать 900 метров. «Бомбить строем, но прицельно!» — передал условным знаком ведущий.

В боевой обстановке это сопряжено с большими трудностями, но эффект попадания — один из лучших.

Боевой курс. Кульминационный момент боевого полета: «Выдержать! Попасть!»

— Истребители! — закричал стрелок-радист Максимов и тут же открыл огонь из турельного крупнокалиберного пулемета.

Одновременно открыли огонь и стрелки других самолетов. Два истребителя атаковали внезапно со стороны солнца, но стрелки бдительно следили за воздухом и вовремя отразили атаку. Маневр фрицев на внезапность не удался.

Ведущий не дрогнул, ведомые устояли, только еще плотнее выдерживали строй. Истребители зашли на повторную атаку, но звено бомбардировщиков было уже над целью. Открыла огонь вражеская зенитная артиллерия. Видимо, боясь попасть под огонь своей артиллерии, истребители, прекратив атаку, повернули. Снаряды рвутся выше, ниже, сзади, спереди. Уже в правом крыле зияет дыра от прямого попадания, но... Но вот бомбы пошли. Залпом, все сразу. На левом развороте следим за падением бомб. А они, оторвавшись, летели поначалу вроде правильно, а потом пошли в сторону. Траектории ведь у самолета и падающих бомб разные, вот наблюдателю из самолета и кажется, что бомбы упадут мимо цели. Но штурманы Шаронов, Рогозин и Федоровский опытные бомбардиры и бомбы положили точно по цели.

Сначала черный дым на месте взрывов бомб расползался в стороны, затем гигантской силы взрыв прорвался ввысь. Звено уже выходило на прямую, как взрывной волной так тряхнуло самолеты, что на миг они перестали слушаться рулей, и строй распался. Прекратила огонь и зенитная артиллерия, видимо, ее больше не существовало. Это рвались эшелоны с горючим и боеприпасами, сметая огнем все на земле.

Звено уже на обратном маршруте, а над целью свирепствовал огонь и продолжались взрывы. Столб дыма поднялся на высоту, значительно большую высоты бомбометания. У всех самолетов зияли пробоины, но деятельность машин не нарушена, и звено продолжало полет, снижаясь, чтобы на бреющем держать путь домой. Настроение у всех было таким, каким оно всегда бывает у тех, кто, пренебрегая смертельной опасностью, из боя выходит победителем. Замечательное, ни с чем не срав-

нимое чувство. Человек в этом случае считает себя самым счастливым на свете...

20 июня 1942 года полк получил задание: нанести мощный удар по вражеским коммуникациям в городе Орле, а также по аэродрому. Задача ясная, но погода совершенно нелетная, над полем нависла низкая, мощная облачность, моросил мелкий дождь. А какова погода над целью? Погода, как правило, приходит к нам с запада, а запад занят немцами, сведений о погоде нам никто не дает. Поэтому в подобных случаях посылают специально самолет на разведку погоды над целью: позволяет ли высота облачности произвести прицельное бомбометание. Погода на маршруте принимается во внимание меньше.

На разведку погоды приказано лететь экипажу Борисенко. Этот экипаж зарекомендовал себя в подобных заданиях с хорошей стороны. Молодой штурман Рубцов, стрелок-радист Чухрий и отличный стрелок Давлетбаев удачно дополняли своим мастерством высокие боевые качества своего командира.

Провожая экипаж и пожимая летчику руку, начальник оперативного отдела штаба дружелюбно произнес:

— Ну, Евгений Иванович, удачи тебе! От твоего донесения будет зависеть, выполним ли мы поставленную задачу или... Задача очень важная. Будь!..

Обращение по имени и отчеству — явление не частое. Оно как бы говорило: «Дорогой, постарайся, вся надежда на тебя. Надо!» Борисенко понимал: «Надо — значит, будет выполнено».

Слякоть, дождь, взлет почти вслепую и сразу — в облака. Набрали высоту 500 метров и курсом — на Орел. Выше залезать нет смысла, да и небезопасно, возможно обледенение.

Километров за сто до Орла самолет вышел из облачности. На пересечении реки Оки и железной дороги у города Белева сориентировались. Облачность по маршруту поднималась выше и выше. Местами появлялись разрывы. Бомбометанию погода благоприятствовала, о чем и было передано на КП.

Первый пункт задания выполнен. Полк поднят на боевое задание.

— Справа, выше, впереди из облаков вынырнул Ме-109, готовится к атаке, — доложил Давлетбаев.

— Упреди его, — ответил командир. — Наводи!

— Так держать, — командовал Давлетбаев.

И как только истребитель ринулся в атаку, стрелок дал по нему прицельную очередь из турельного пулемета. Истребитель исчез. Внизу просматривается речка, знакомые ориентиры, знакомые места Орла; город, зеленый и красивый в мирное время, сейчас в копоти и развалинах.

— Боевой курс по аэродрому,— подал команду штурман.

— Есть, боевой курс, — ответил командир.

— Так держать.

И в это время фашисты открыли заградительный огонь. Летчик не обращает на него внимания. Бомбы сброшены. Попадание отличное, внизу запылало несколько очагов — горели и взрывались самолеты. А наш бомбардировщик с остатком бомб взял курс на город. Зенитный огонь не прекращался. Железнодорожный узел. Большое скопление эшелонов. Туда нужно сбросить бомбы. Но в крыле уже зияет дыра, разорван бок фюзеляжа от хвостового оперения.

Самолет на боевом курсе. До цели, может, оставалось метров сто, как вдруг огонь зениток прекратился. Все понятно: истребители. Четыре стервятника пошли в атаку. Одновременно послышались щелчки сбрасывателей бомб и пулеметная очередь Давлетбаева по фашистскому ведущему, тот запылал, но продолжали атаковать остальные. Стрелок быстро перенес огонь на следующий истребитель. Однако истребители в повторную атаку не пошли. Огонь зениток тоже не возобновлялся. Наступила относительная тишина. Все это произошло в считанные секунды, даже трудно установить, от чего больше пострадал самолет — от зениток или истребителей. Правый мотор вышел из строя.

Борисенко на одном моторе пришлось снова преодолевать облачный барьер. Только благодаря неимоверным физическим усилиям и высокому мастерству летчика, удалось привести израненную машину на свой аэродром и спасти экипаж от гибели. Ведь полет происходил при низкой облачности, в полной темноте, на бреющем полете, и выбрасывание на парашютах исключалось.

Так закончился один из боевых полетов, вписанных в наградной лист Евгения Ивановича Борисенко на представление его к званию Героя Советского Союза.

Да, памятен день 20 июня 1942 года для Евгения Ивановича. В который раз уже ему повторяли, что он в сорочке родился! И сам он удивлялся, какая такая си-

ла помогает ему выходить из, казалось, самого безвыходного положения! И что удивительно: машина вся искромсана, живого места не пайти, а экипаж цел и невредим.

На войне еще и не такое бывает. Добавим, что не только этим полетом памятен тот день в жизни Борисенко. 20 июня 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР большая группа летчиков и штурманов нашего 748-го полка была награждена недавно учрежденным орденом Отечественной войны I степени. Среди награжденных был и старший лейтенант Евгений Борисенко. Это — одно из первых награждений орденом Отечественной войны. А 16 июля летчики получили награды из рук Всесоюзного старосты Михаила Ивановича Калинина. У Борисенко орден Отечественной войны I степени № 7.

Лето 1942 года было, пожалуй, самым тяжелым периодом для нашей Родины. Красная Армия продолжала с боями отступать. Наша бомбардировочная авиация беспрерывно, по два вылета в ночь, наносила удары по скоплениям вражеских войск. На юге мы бомбили скопления живой силы и техники фашистов на железнодорожных узлах и аэродромах, мосты и переправы.

Не в состоянии преодолеть оборону в лобовой атаке с запада и юга, немцы пошли в обход. Они на весь мир растрезвонили об отсутствии всякой сопротивляемости у Красной Армии, об уничтожении советской авиации. Геринг торжественно заверял немцев, что ни одна русская бомба не упадет на немецкие города. Геббельс утверждал, что победа над Красной Армией предрешена, что все дело во времени.

Да, все дело во времени. В жестоких сражениях, сдерживая врага на всех направлениях — и на Волге, и на Северном Кавказе, и в районе Орла, и западнее Москвы, и под Ленинградом, советский народ накапливал силы, чтобы обрушить уничтожающий удар по фашистской военной машине сначала на Волге, а потом и на других участках.

Весь мир с напряжением следил за смертельной схваткой двух систем, и нам нужно было показать, что Красная Армия вполне боеспособна и боеспособность ее все нарастает. Что советская авиация существует и способна наносить удары по военным и промышленным объектам собственно Германии. Что, вопреки заверениям

Геринга, будут падать русские бомбы на фашистские города. Возмездие грядет!

Нужно было сбить спесь с фашистских заправил, показать друзьям и недругам нарастающую мощь Красной Армии. Нужно было поднять боевой дух советского народа. Нужно было нанести мощные бомбовые удары по фашистским промышленным и военным объектам.

## ДАЛЬНИЕ ПОЛЕТЫ

Первый вылет в глубокий тыл врага, на территорию фашистской Германии, на город Кенигсберг, был организован 18 июля 1942 года. Первый, если не считать полетов на фашистскую Германию в 1941 году, в начале войны, когда линия фронта позволяла производить такие полеты.

— Наконец-то представляется возможность отвести душу, сбросить бомбовый груз на головы фашистов в их собственном городе, — с ненавистью произнес Евгений Борисенко. — Долго я ожидал этого момента!

Какова погода на маршруте, какой силы и направления ветер на разных высотах, а в связи с этим — какова будет продолжительность полета, расход горючего, где застанет нас рассвет, ведь летом ночи короткие, а на наших самолетах одиночно лететь далеко за линию фронта небезопасно? Короче, какой избрать профиль полета? На этот вопрос каждый из нас сможет найти ответ только непосредственно в полете.

И еще один немаловажный вопрос, который не может не волновать каждый экипаж. Это противовоздушная оборона объекта. Если здесь, на занятой фашистами территории, все объекты, которые приходилось бомбить, сильно защищены, то можно себе представить, что ожидает нас там, над Кенигсбергом! Исключалась и помощь партизан.

В общем, многое нас волновало, тем не менее каждый экипаж считал своим долгом участвовать в этом полете.

Вылетели с подмосковного аэродрома. Здесь погода была хорошая — безоблачная, но синоптики предсказывали на маршруте фронтальную облачность. Предсказания сбылись. Километров через двести показалась размытая облачность на горизонте — явный признак теплого фронта. Теперь каждому экипажу предстоит самому

решать: набирать высоту и идти верхом или снизиться и попытаться пройти низом, под облаками. Что предпримет командир корабля? Что посоветует штурман? И тот и другой варианты чреваты непредвиденными последствиями.

В боевой обстановке, отправляясь в дальний полет, каждый летчик, чтобы обезопасить себя от бед, старается забраться повыше. Но здравый смысл иногда за то, чтобы идти низом. В данном случае, когда самолет загружен до предела, первый вариант может оказаться не самым удачным. Расход горючего увеличивается, высота набирается медленно, и не исключено, что грозовые фронтальные облака перевалить не удастся и можно попасть в мощное обледенение со всеми вытекающими из этого последствиями.

Идти низко не менее опасно. Случайно можно напороться на какой-нибудь вражеский объект, защищенный ПВО, и быть обстрелянным. Можно попасть непосредственно в грозовые облака, что тоже небезопасно, а то и в штормовую обстановку, сильную болтанку, дождь или обледенение.

Можно и обойти облачность стороной, но этот вариант удлиняет и без того продолжительный полет и, само собой, отпадает.

Молодые, менее опытные экипажи без всяких колебаний избрали первый вариант, после взлета сразу же пошли на набор высоты. Более опытные, в том числе и Борисенко, предпочли другой вариант.

— Коля, настраивайся на полет низом, — посоветовал Евгений штурману Рубцову, увидев впереди размытую облачность, — синоптики правы: впереди фронтальная облачность. Мы ее вряд ли перелезем, да к тому же в подобной обстановке на высоте сильный встречный поток воздушных масс, что совсем не в нашу пользу. Мы достигнем цели раньше тех, кто забрался на высоту.

Вскоре на высоте около тысячи метров они, как и следовало ожидать, вошли в густые, плотные облака. Полет проходил только по приборам. Немного потряхивало, но лететь можно. Впереди видны были грозовые разряды, всплески молний ослепительно освещали облака, и тогда казалось, будто ты нырнул в молочную жидкость. Даже кончиков крыльев не видно. Вот грозовые разряды все ближе. По крыльям от фюзеляжа к консолям скатываются голубые огоньки. Борисенко внимательно следит и за приборами, и за окружающей обстановкой: где об-

разовался грозовой разряд, туда и направляет машину, там безопасней.

Но вот вошли в дождевые облака. Самолет будто кто-то обливает из мощного брандспойта, но лететь стало спокойнее, толчки прекратились. А еще через некоторое время показалась земля. Фронтальная облачность осталась позади, и самолет, значительно облегченный за счет выработки части горючего, легко пошел на набор высоты.

Выбирая вариант полета на малой высоте, Борисенко не мог забыть тот злополучный случай в конце мая, когда из полета не вернулось несколько экипажей. Тогда и задание было сходное — бомбить военные объекты на территории гитлеровских сателлитов, и погода такая же— на пути встретился мощный облачный барьер. Самолеты шли на высоте пять тысяч метров. Поначалу все было хорошо, только какая-то мгла ухудшала видимость. Состояние такое, что вроде и безоблачно и в то же время машину приходится вести только по приборам. Линия горизонта не просматривается, и только над головой тускло мерцали звезды как бы в подтверждение того, что полет происходит не в облаках.

На пути стали появляться жиденькие облачка. Это насторожило летчика. Вдруг в кабине стало темно и влажно. Появились резкие толчки, в щели кабины стал попадать снег. Не мешкая ни секунды, Борисенко, накренив самолет, начал разворачиваться на обратный курс, стараясь не потерять ни метра высоты. Но все же на развороте потерял метров двести, поэтому пришлось с обратным курсом дальше идти в снегопаде. Выйдя из облаков, он пошел на снижение, насколько позволяли условия, потеряв высоту до тысячи метров, развернулся и снова продолжал путь к цели в грозовой и дождевой облачности. Цель была достигнута и поражена. Боевое задание выполнили всего два экипажа: Борисенко и еще один экипаж, который достиг цели в обход облачности. Многие вернулись, прекратив выполнение задания, часть экипажей из того полета не вернулась вовсе. А через некоторое время из числа невернувшихся появился штурман капитан Кулешов, который случайно спасся. Его корабль развалился в воздухе, остальные члены экипажа погибли. Этот случай и вспомнил Борисенко, выбирая профиль своего полета во фронтальной облачности при выполнении задания бомбить объекты Кенигсберга.

Не сговариваясь, и я выполнял этот полет, так же как

и Борисенко, на малой высоте, и еще несколько экипажей. И мы действительно достигли цели раньше других.

Подлетая к Кенигсбергу, я невольно вспомнил довоенные полеты в этот город, когда работал командиром корабля в Управлении международных воздушных линий и летал по маршруту Москва — Берлин. Какой контраст!

То были полеты в комфортабельном пассажирском самолете, экипаж одет в костюмы, без головных уборов. Подлетая к границе, запрашивали в Кенигсберге пеленг, сведения о состоянии погоды, разрешение на посадку. А в салоне — пассажиры. В аэропорту встречают доброжелательно, ведут в гостиницу. То были мирные, полезные людям полеты. А теперь! Летишь по тому же маршруту, в тот же город, но с другими намерениями и с другим грузом. Летишь крадучись. И никто тебе не даст пеленга, не сообщит о погоде. Встретят тебя смертоносным огнем. А попадись им в руки, что они с тобой сделают!

Высота бомбометания — четыре тысячи метров, цель — железнодорожный узел и военно-промышленные предприятия вблизи него. Погода над целью ясная, видимость хорошая. В числе первых, если не самым первым, над целью появился Борисенко. У штурмана глаза разбежались. Город как на ладони. Он хотя и затемнен, но был все же обозначен каким-то тусклым освещением, и улицы хорошо просматривались. Виднелось и темное пятно крупного железнодорожного узла. Цель — что надо. Здесь не промахнешься.

— Командир, давай ударим по центру города. Отомстим за все, — предложил штурман.

Евгений вспомнил те первые дни войны и налеты фашистских самолетов на наши города, вспомнил налеты немецких бомбардировщиков на Барановичи. И свою клятву вспомнил: «...Я сам себя перестану уважать, если не испытаю удовлетворения от того, как от моих бомб будут гореть фашистские города...» Вспомнил, а вслух сказал:

— У самого руки чешутся, но что толку, если наши бомбы разрушат пару домов, какой фашистам от этого ущерб. А вот вывести из строя железнодорожный узел или цеха по производству вооружения — это что-то значит. Не будем поддаваться чувству мести, будем бомбить по заданной цели.

— Боевой курс! — распорядился штурман.

— Есть, боевой! Что-то фрицы не реагируют на наш визит! Видимо, не ждали.

И в самом деле не ждали. Ведь англичане никогда сюда не залетали, а советскую авиацию геббельсовская пропаганда давно объявила уничтоженной, чего же им опасаться!

Бомбы сброшены уже с нескольких самолетов, на железнодорожном узле произошли взрывы, образовались пожары, а по самолетам — ни одного выстрела. И только к концу бомбометания появилось несколько лучей прожекторов и жидковато заработала зенитная артиллерия. Обратным курсом облегченные самолеты шли на большой высоте, притом с сильным попутным ветром.

Боевое задание выполнено. Дальняя цель достигнута и поражена, все самолеты без повреждений вернулись на свой аэродром. Это вызвало полное удовлетворение у всех участников полета. Но командование, видимо, оставалось не совсем довольно результатом. В задачу входило не только поражение объектов, но и, главное, проверка наших возможностей на дальность. Конечная задача состояла в поражении столицы фашистской Германии Берлина, а данный полет показал, что Кенигсберг — это предел наших возможностей. Он продолжался в среднем восемь часов, у некоторых чуть меньше, у других больше. Во всяком случае, многие прилетели почти с пустыми баками.

Чтобы достигнуть Берлина, нужно было что-то придумать. И пока те, кому положено, думали над этой, казалось, неразрешимой задачей, полк интенсивно работал по ближним целям. Нас, «ночников», бросали туда, где срочно требовалась наша помощь, ибо мы не принадлежали ни к какому отдельному фронту, а были в распоряжении Ставки Верховного Главного Командования.

Сразу же после налета на Кенигсберг мы бомбили аэродром Сеща. На этом аэродроме базировалась вражеская авиация, которая ощутительно беспокоила по ночам наши тылы и передний край обороны. Советская авиация наносила по нему ответные удары, бомбила и днем и ночью, но гитлеровцы продолжали налеты на наши коммуникации. Бомбили этот аэродром и мы, но, видимо, так же малоэффективно.

На этот раз задачу перед нами ставил командир корпуса генерал Юханов. Он охарактеризовал положение дел на фронте, сделал анализ нашим налетам, донесениям о ложном аэродроме и спросил:

— Кто из вас, товарищи штурманы, хорошо знает расположение аэродрома Сеща?

— Я, товарищ генерал, — отозвался штурман Шаронов из экипажа Краснухина. — Я там прослужил пять лет и весь район в радиусе ста километров от основного аэродрома знаю, как свои пять пальцев. Этот аэродром я найду, если только немцы базируются на нем.

— Вы, товарищ Шаронов, будете ведущим и несете персональную ответственность за выполнение боевой задачи всей лидируемой вами группы. Ваша задача: отыскать цель — основной аэродром Сеща, осветить его САБами, сбросить по цели зажигательные бомбы и дать в воздух сигнал для остальных самолетов. И никому раньше лидера ни по какой цели не бомбить.

Ночь была ясная. Земные ориентиры — леса, поля, реки, дороги просматривались хорошо. Самолет Краснухина взлетел первым. Подлетая к цели, штурман обнаружил действующий аэродром. Заметны стоянки самолетов. Но аэродром уже кто-то бомбил, рвались бомбы, образовались пожары, что-то взрывалось.

«Кто же мог бомбить раньше меня», — подумал Шаронов. И штурман начал тщательно обозревать местность.

— Саша, давай обойдем на безопасном расстоянии этот аэродром с востока, я рассмотрю его.

— Ах, вот оно что! — вслух произнес Шаронов. — Никакой это не аэродром. Бутафория! Это полигон, я его хорошо знаю. Доверни, Саша, чуть вправо, курс 270°, аэродром теперь будет слева, пройдем подальше...

Ложный аэродром был удачно подстроен под действующий, и по нему мы все время бомбили, а фашисты действовали с основного в полной темноте. Ну, а дневная авиация? Дневная бомбила по истинному аэродрому несколько раз, но тогда когда там ничего не было, никаких самолетов, и вся бомбардировка шла впустую.

Штурман Шаронов определил истинный аэродром, прошел рядом с ним дальше на запад, развернулся и взял курс на цель.

— Боевой курс, Саша.

— Персональную ответственность несем, не забыл?

— Боевой курс! Все в порядке, не забыл.

Задание выполнено. Цель поражена. Авиация противника, базирующаяся на аэродроме Сеща, на сей раз была уничтожена.

Ровно через месяц, 18 августа, нам снова запланировали дальний полет, на сей раз на Данциг, на 130 километров дальше Кенигсберга. Этот полет ставил задачей тоже проверку наших возможностей, но уже с некоторым усовершенствованием. Конструкторы придумали простое, но очень важное приспособление, разрешающее проблему дальности полета, и его предстояло в этом полете испытать. В чем оно состояло?

На наружную подвеску, на которую мы крепили две 250-килограммовые бомбы, приспособили две легкие, каплеобразной формы, емкости с горючим разового использования и подключили их к общей системе питания. После набора безопасной высоты включаешь питание горючим из этих подвесных бачков и по выработке его (через строго установленное время) переключаешь на основные баки, а подвесные сбрасываешь.

Основная цель — военные объекты Данцига, запасная — Кенигсберг, то есть если не сработает приспособление, то до запасной цели горючего хватит без дополнительного. Но приспособление сработало.

Еще один полет 20 августа для полной убедительности был запланирован и выполнен на другую цель, от которой до Берлина всего 500 километров. Расчеты показали, что теперь на Берлин горючего хватит, хотя и в обрез, и командование приступило к подготовке этого важного, имевшего большое политическое значение, налета на столицу и другие города фашистской Германии.

О подготовке налета на Берлин нам объявили сразу же после этих двух дальних полетов с подвесными бачками. На подготовку дали два дня. Вылет намечался на 23 августа.

О том, что дальние полеты были проверкой на дальность и что основная задача — поражение фашистской столицы, мы, летные экипажи, естественно, могли только догадываться. Когда нам объявили, что намечается налет на Берлин и что это правительственное задание контролируется самим товарищем Сталиным, — можно представить с каким чувством, с какой особой ответственностью воспринял весь личный состав авиации дальнего действия эту весть. И началась тщательная подготовка к полету. Готовились все службы и подразделения.

Командование разрабатывало маршрут. Инженерная служба была занята расчетами расхода горючего, подбирала оптимальный режим полета, работы моторов. Технический состав готовил материальную часть. Летные

экипажи занимались проверкой всего оборудования самолета, изучением карты. Синоптики по косвенным признакам установили прогноз погоды. Медики проверяли состояние здоровья летчиков, разрабатывали меню на дни, предшествующие полету, давали ряд советов и пожеланий по предупреждению переутомляемости, по самоконтролю на больших высотах с использованием кислорода. В общем, работы хватало всем. Велась большая партийно-политическая работа по обеспечению подготовки к полету, проводились партийные собрания и прием в партию. В своих заявлениях комсомольцы писали: «На поражение фашистской столицы хочу лететь коммунистом».

Но вот боевой пастрой обретен. Все мы были готовы к выполнению боевого задания. Каждый по-своему провел ночь и день перед полетом. Одни умышленно долго не ложились спать, другие лежали, но не спали, третьи делали вид, что спят. А завтра...

Утром после завтрака нас всех собрали и сообщили: полет на Берлин временно откладывается еще на два дня. Нет, напряжение этим не снималось, наоборот, оно остается и действует болезненно-утомляюще.

На следующий день пришлось обрабатывать аэродром Боровская. 25 августа — перерыв на отдых и осмотр материальной части, а 26-го — вылет на Берлин. Снова предполетное напряжение, правда, не такой силы. Но вот наступило 26 число. Вылет снова отложен, и нам пришлось обрабатывать железнодорожный узел Сычевка, где обнаружено большое скопление живой силы и техники врага, эшелоны боеприпасов. Два вылета. Бомбили с малых высот, многие самолеты получили повреждения, и снова перерыв на отдых и подготовку к основному заданию — полету на Берлин. Но в это задание уже мало кто верил. И даже когда 28-го нас собрали на КП, проверили знание и подготовку к полету и предупредили о подъеме в три часа и перелете на аэродром «подскока», как-то не верилось в реальность вылета. Но вылет состоялся. Нас подняли в три часа, а в пятом часу мы уже были в воздухе.

Что же явилось причиной откладывания вылета со дня на день? Мы, летные экипажи, все это относили на счет слабости организации подготовки. Оказалось, подготовка велась на строго научной основе. Два основных фактора сдерживали вылет: состояние погоды и дальность полета. Над первым вопросом крепко поработали

синоптики. Работа их сложная и ответственная. Попробуй правильно предсказать погоду, когда сведения о ней с запада не поступали, а на наш маршрут все эти дни наплывали циклонические образования атлантического происхождения: А, когда на смену им пошли воздушные массы сухого арктического воздуха и образовался стойкий антициклон, охвативший всю западную Европу, синоптики дали добро на вылет.

Над вторым вопросом работали инженеры: хватит ли горючего туда и обратно? Теоретически — хватит. Но при правильной, умелой эксплуатации моторов и если на пути не будет никаких непредвиденных задержек, отклонений. И даже с подвесными бачками проблема горючего, как считали инженеры, полностью не разрешена, если вылетать из Подмосковья. Нужен аэродром «подскока». Но где его найти в этих условиях, когда линия фронта проходит недалеко от Москвы? Такой аэродром все же был найден.

Четыреста с лишним километров отделяли эту точку от нашего аэродрома базирования. Самолеты были полностью загружены, включая и подвесные баки, и тонну бомб. С этой нагрузкой предстояло вылететь с постоянного аэродрома и произвести посадку на травяной аэродром. С такой загрузкой нам редко приходилось взлетать и никогда не приходилось производить посадку, да еще на полевом аэродроме. Такая посадка и взрывоопасна, и пожароопасна.

Смысл перелета «с подсадкой» преследует единственную цель: дозаправить самолеты горючим, выработанным на этом коротком отрезке маршрута, чем и удлинить дальность полета.

Мы летели строем. Ведущий — наш командир звена Александр Краснухин, справа Евгений Борисенко и слева — я. Давно уже мы не летали рано утром, да еще строем, и поэтому нельзя было не вспомнить тот, один из первых, боевой полет на железнодорожную станцию Гжатск. С тех пор много воды утекло. И мы стали другими, и условия боевой работы намного изменились в лучшую сторону. Если тогда мы летали только днем и бомбили ближние цели, не далее Гжатска, то теперь мы стали намного смелее, опытнее. Летаем ночью, летаем в глубокий тыл Германии и вот сегодня в ночь планируем нанести удар по столице фашистского рейха. А это говорит о многом.

Прилетели мы утром, дозаправились, укрыли свои

машины в лесочке, окружающем аэродромное поле. Делать теперь нечего, остается ждать вечера. И единственное, что нас беспокоило, — не обнаружил бы нас противник.

— Не беспокойтесь, — заверил нас командир дивизии генерал Н. И. Новодранов,—есть договоренность с истребителями, они не допустят фашистов к нашему аэродрому.

Повеяло прохладой, солнце опустилось к горизонту, вечереет. До вылета еще не меньше часа. Лететь до линии фронта, которая проходила с юга на север через Великие Луки, всего каких-нибудь 15—20 минут, а если перелетать линию фронта в светлое время, можно попасть под атаку немецких истребителей. Нужно ждать наступления темноты.

Все экипажи в боевой готовности у своих самолетов, с нетерпением ждут команды «по самолетам» и посматривают на небо: скорее бы опускалось солнце. Не появился бы немецкий разведчик. И он не заставил себя ждать. Он летел с юга на высоте не более двух тысяч метров.

Ну, сейчас, подумали все, появятся наши истребители... Но истребители не появились. И с земли — ни одного выстрела. Разведчик прошел спокойно с юга на север через весь аэродром, развернулся на запад и скрылся. Все заволновались: жди теперь налета. Где же обещанные истребители?!

Не дождавшись команды, экипажи заняли свои места в самолетах. Командиры прохаживаются у стартовой линии, поглядывая на часы, на небо. Как по команде, освободили самолеты от маскировки. Напряжение — на пределе. Но время запуска моторов еще не подошло. И тем не менее кто-то не утерпел, запустил моторы. Этого было достаточно: не прошло и минуты, как были запущены моторы всех самолетов. Все — и летные экипажи, и командиры — опасались налета фашистской авиации.

Красный шар солнца приближался к линии горизонта. Вся западная полусфера была окрашена в ярко-оранжевый цвет. «Цвет бога войны», — подумалось перед вылетом. Кто-то, не выдержав, начал выруливать. Командованию ничего не оставалось, как начать выпуск самолетов. Командир взмахнул флажком, и первый самолет пошел на взлет. Не дождавшись отрыва первого, за ним пошел второй, третий... Натужно ревели моторы, колеса

тяжелогруженых машин продавливали грунт, намного удлиняя разбег самолетов.

Один за другим взлетали бомбардировщики. Мой самолет стоял на восточной окраине аэродрома, и мне хорошо была видна картина взлета самолетов. Но что это?! Один самолет только оторвался от земли, как под ним возник огонь и потянулся шлейф черного дыма. На фоне закатного зарева все происходящее выглядело зловеще. Это от искры из глушителя мотора загорелись подвесные баки. Экипаж своевременно среагировал на пожар: подвесные баки были сброшены и продолжали гореть на земле, а самолет произвел посадку за пределами аэродрома, на картофельном поле.

Взлет самолетов происходил пока в один ряд. Но вот кто-то вырулил и пошел на взлет параллельно. Туда сразу же отправился один из командиров, поддержал инициативу, и выпуск самолетов продолжался теперь в два старта. Общее стремление у всех — поскорее выпустить все самолеты в воздух.

Но вот подошла моя очередь. Кульминационный момент всего боевого задания — взлет перегруженной машины с мягкого аэродрома. Зарулил на старт. Машина нехотя трогается с места и медленно, набирая скорость, пошла на взлет. Весь опыт, все свое искусство я вложил в эту самую ответственную часть полета. Почти все поле аэродрома уже позади, а машина еще не готова к отрыву от земли. И почти у самой границы, за которой виден кустарник, самолет оторвался. Чтобы облегчить наращивание скорости, убираю шасси. На малой высоте летать рискованно, может от малейшей ошибки образоваться просадка, касание винтами земли. Но все это заранее предусмотрено, учтено. И когда уже была соответствующая безопасная высота, я облегченно вздохнул. Всего того, чего мы все так боялись, избежать удалось. Предстоящая часть полета казалась уже не такой трудной по сравнению с тем, что пришлось пережить перед вылетом. И опасения наши подтвердились: только оторвался от земли последний самолет, как на аэродром налетела армада немецких бомбардировщиков. Но их удар был впустую.

С набором высоты пошли по большому кругу. В воздухе на разных высотах были видны самолеты, которые в вечерних сумерках постепенно терялись из виду. Мы легли на курс, включив питание горючим из подвесных бачков. У линии фронта совсем стемнело. Погода ясная, ночь без-

лунная, над головой ярко светили звезды, полет проходил спокойно, все располагало к размышлениям. Ведь до цели лететь около пяти часов. Конечно, продолжительность полета будет зависеть от силы и направления ветра на нашей высоте.

Сейчас уже пять тысяч метров. Высота набирается медленно, но мощность моторов прибавлять не тороплюсь, во избежание перерасхода горючего. На потолок еще успеем. Вот уже вышло время работы на горючем из подвесных бачков. Инструкция использования горючего из подвесных емкостей рекомендует: как только вышло время, переключать питание на основные баки, а подвесные сбрасывать, не дожидаясь полной выработки во избежание остановки моторов. Но мало ли в чем в военное время мы вынуждены нарушать инструкцию. Ведь и сегодня мы нарушили ее, произведя посадку с подвешенными емкостями горючего и бомбами, да еще на мягкое поле аэродрома. Но того требовали обстоятельства. Нарушим инструкцию и здесь. Ведь горючее еще есть, стрелка манометра спокойна. Проходит пять минут, десять — стрелка спокойна, и только на двадцатой минуте она чуть дрогнула, и я сразу повернул переключатель на основные баки. Двадцать минут мы выиграли — это для нас большой капитал!

Штурман Рогозин сбросил подвесные баки, уменьшилось лобовое сопротивление, и самолет легко продолжал набор высоты.

Маршрут полета задан по прямой с выходом в Балтийское море и далее — на Свинемюнде, через Штеттинскую бухту — на Берлин. Такой маршрут задан для облегчения нахождения цели. Я попросил генерала разрешить полет по знакомому мне маршруту по прямой: Мариенбург — Берлин. Этот маршрут и безопасней, и на 80 километров короче. Генерал разрешил. Этим маршрутом воспользовалось еще несколько экипажей полка, все остальные пошли по основному варианту.

Высота — семь тысяч метров, давно летим в кислородных масках. Приближаемся к государственной границе. Это будет почти половина пути, можно поразмышлять.

И только я подумал о прошедшем напряжении, как глаза уловили ненормальность поведения приборов. Стрелка масляного манометра показала падение давления масла. Как быть, что предпринять? А ведь всего минуту назад передали на землю: «Прошли рубеж номер два,

все в порядке», это означало: «Перелетели государственную границу». Связь с землей нечастая. Теперь свяжемся только после выполнения задания. Кроме, конечно, аварийного случая. А аварийное ли у нас положение? Это покажет время. Что это? — сверлит мысль: течь масла в системе — тогда авария. Или испортился сам манометр? Или травит трубопровод? Проверить можно только тогда, когда стрелка манометра упадет до нуля. Значит, или масла нет — вытекло, или вышел из строя прибор. Узнать можно изменением шага винта. Эта операция производится давлением масла. Вот перед какой дилеммой я оказался.

Основная цель — Берлин. Запасные — любой крупный железнодорожный узел на маршруте. Мы уже над Восточной Пруссией. Конечно, можно развернуться, сбросить бомбы на Кенигсберг и — на обратный курс. А вдруг виноват манометр? Можно продолжать полет до цели. А вдруг утечка масла? Тогда обратный курс придется лететь на одном моторе. На малой высоте. На заниженной скорости. Возможен перегрев мотора. Рассвет застанет над территорией, занятой противником, далеко от линии фронта. А стрелка, как назло, еле-еле перемещается в сторону нуля. Настроение испорчено. И страх теперь не столько от предстоящего пребывания над целью, сколько от того — дотянем ли до нее и доберемся ли обратно домой. Решать здесь должен только командир.

— Степан, что думаешь предпринять? — спросил Рогозин.

Моторы работают хорошо, самолет стал легче за счет выработанного горючего, высота уже восемь тысяч метров, это наш потолок, больше не берет. Все в норме, немного тяжеловато дышать, но это компенсируется большим рабочим напряжением. Что тут можно предпринять? Ведь скоро цель. И я ответил:

— Будем продолжать полет. Для паники пока нет оснований.

Больше к этой теме не возвращались. Каждый был занят своим делом. Скоро цель. А стрелка упрямо приближалась к нулю.

Берлин. Логово фашизма. Ощущаю боль во всех мышцах. Город затемнен. С восьмикилометровой высоты он выдает себя огромным темным пятном, затянутым, будто вуалью, густой дымкой, распластался, словно притаившийся гигантский паук. Земля из-за дымки просматри-

вается плохо: чуть заметна извилистая ниточка реки Шпрее, пересекающей город, она дает возможность сориентироваться. Вдоль нее и расположена цель, которую нам предстоит поразить.

Мы уже подходим к окраине Берлина. Все спокойно. Закрадывается мысль: может, удастся подойти незамеченными? И в это время справа, вдали, начали шарить в небе лучи прожекторов, затем образовался конус лучей, на вершине которого видны светлячки от разрывов снарядов. Это наши самолеты появились в районе Свинемюнде — Штеттин. И вдруг лавиной обрушился огонь и на нас. Шарят прожектора, выхватывая нас из темноты, но долго не задерживаются. Эффективности на такой высоте от них мало, только психологическое воздействие. Зато разрывы снарядов окружают нас со всех сторон. Мы продолжаем полет в каком-то гигантском огненном букете. А справа конус прожекторных лучей над Штеттином постепенно растягивается в огненную пирамиду, приближающуюся к Берлину. Это на протяжении всей трассы зенитчики ведут огонь по нашим самолетам.

— Боевой курс, — подал наконец голос штурман.

— Я уже давно на боевом курсе, — отвечаю.

Боевой курс! Да еще над Берлином. Состояние такое... Тела словно нет, ты уже его не чувствуешь, и страха нет, есть только один мыслящий дух, который за всем следит, оценивает, приказывает, и эти приказания кто-то выполняет, только не ты — тебя нет. А в промежутках такого состояния кажется: вот вдохнешь, а выдохнуть уже не успеешь. Тебя уже не будет.

Но вот послышались щелчки пиропатронов. Бомбы пошли. Резко разворачиваюсь влево со снижением на 90°. На развороте замечаю: под нами большое поле аэродрома Темпельхоф. Знакомое поле. На него в мирное время я производил посадку на пассажирском самолете. Оттуда крепко бьют зенитки. Мы разворачиваемся вместе с сопровождающим нас огненным букетом. Время так тянется, будто мы никогда не выйдем из сферы огня. Но вот окружавшие блестки разрывов становятся все реже и, наконец, совсем оставляют нас.

— Вокруг нас разрывов нет, — доложил Максимов.

Я снова почувствовал в теле ноющую боль, хотел что-то сказать, а голоса нет. Спазмы сдавили горло, во рту полынная горечь, я задыхаюсь. «Только бы не потерять сознание», — мелькнула мысль. Отчего бы это? Кладу самолет на крыло и быстрым скольжением теряю высоту

до полутора тысяч метров, снимаю кислородную маску, достаю термос, отпиваю глоток кофе и только теперь обретаю возможность дышать и говорить.

— Максимов, доложи на КП.

— Есть, доложить на КП: «Экипаж майора Швеца задание выполнил!»

Когда начался обстрел при подходе к цели, я заметил, что стрелка масляного манометра стояла уже на нуле, но не до нее было. А потом и совсем забыл про нее. Правда, если бы масло утекло, мотор бы сам напомнил о себе. Вот и сейчас: стрелка на нуле, а мотор работает нормально. Но на всякий случай все же проверил. Шаг винта переводится, значит, все в порядке. Хорошо, что не поддались панике.

Живы! Я снова начал обретать самого себя. Попили кофе. Захотелось курить.

— Жора, набей трубку!

— Пожалуйста!

Рогозин набил трубку табаком «Золотое руно», прикурил и подал мне в щель приборной доски. С каким удовольствием я затянулся табачным дымком.

— Ну, друзья, попили, покурили, пошли снова на набор высоты, там будет безопасней.

И только начали набирать высоту, как вдруг напоролись на какой-то населенный пункт и по нам открыли огонь. Да такой интенсивный и точный — еле выбрались. И до чего же обидно стало. Из самого пекла, из фашистского логова выбрались, а тут ни за что ни про что чуть не погорели. Какое-то нелепое состояние. Страшно стало. Расслабились. Потеряли бдительность. А кто ее теряет, всегда оказывается в беде.

Через несколько минут мы снова были на прежней высоте. Полет продолжался. Установившийся оптимальный режим моторов не меняю. Знаю, что, если увеличить скорость полета на пять — семь процентов, расход горючего возрастает на 20—25 процентов.

Начинался рассвет 30 августа. Все, что было, было уже вчера, а сегодня душа поет от чувства исполненного долга.

Вчера во время обеда к каждому столику подходил начальник связи дивизии со списком имевшихся у него на приводной грампластинок и спрашивал: «Ребята, какую музыку хотите послушать? Ваш заказ будет выполнен на обратном маршруте». Ему хотелось сделать для экипажей что-то приятное.

— Товарищ командир, включите музыку, которую мы заказывали, — сказал Максимов.

— Не до музыки, Вася, светает, следи лучше за воздухом, чтобы не напороться еще и на истребителей.

— Есть, следить! Смотрю в оба!

Я включил звук. Послушал, поблагодарил в душе доброго товарища, проявившего о нас заботу. Приятно стало, но опасность еще не миновала, нужно быть внимательным.

— Максимов, передай на землю: прошли рубеж номер один!

Это значит — перелетели линию фронта.

— И добавь: на аэродром «подскока» садиться не будем. Это сигнал техникам: можете улетать на свою базу.

После перелета линии фронта, не меняя режима работы моторов, продолжаем полет с незначительным снижением. За счет этого скорость увеличилась. Горючее в баках еще есть.

Перед вылетом были даны запасные аэродромы на случай нехватки горючего. Аэродром вылета вечером, после нашего ухода, подвергся бомбардировке. Изуродовано взлетное поле. Всю ночь технический состав засыпал и утрамбовывал воронки, приводя в порядок посадочную полосу. И вот мы подлетаем к нему и наблюдаем на аэродромном поле такую картину.

Еще вчера зеленое поле было усеяно рудыми глинистыми пятнами — это воронки от авиабомб, сейчас все они засыпаны. На взлете — будто игрушечный самолетик. Он — на разбеге, за ним тянется полоска пыли, а в конце этой полоски следуют взрывы и образовываются столбы дыма. Что за наваждение? Оказалось, один из торопливых и нетерпеливых на маршруте летчиков увеличил скорость, чтобы до рассвета перелететь линию фронта, израсходовал все горючее и сел здесь. Дозаправился, пошел на взлет, а тут снова, уже утренний налет фашистских бомбардировщиков. Самолет взлетел, а следом рвались бомбы, сброшенные с одного из немецких бомбардировщиков. Самих самолетов мы с большой высоты не заметили, а разрывы бомб видели.

— Подлетаем к Калинину... Как с горючим? — спрашивает штурман.

— Да вроде хватит.

Так и долетели до своего основного аэродрома.

Даже не верится. Вот и аэродром. Зашли, сели, ру-

лим на стоянку. Вот и стоянка. А рядом стоит самолет № 37 Краснухина, на нем меняют моторы, а он улетел на другом. Значит, дома. Закурили. Дал остыть моторам, выключил. А на крыле уже стоит механик. Не мой. Спрашивает, какие замечания. Я хотел ответить, а голоса нет. Хотел подняться, а руки-ноги не работают, не подчиняются. До самой посадки, до выключения моторов чувствовал себя бодрым, здоровым, работоспособным, а тут... Наступила такая реакция.

Техники перепугались, подумали, что я ранен, хотели вытаскивать из самолета, я еле сумел проговорить: «Не надо, я здоров, отдохну немного».

Давали себя знать и длительность полета — около десяти часов, и перенапряжение.

После выполнения такого задания, думали, нас будут встречать торжественно, с цветами. Мы сами были благодарны нашим техникам и со своей стороны решили сделать им приятное: привезти «гостинец от зайца», как говорят у нас на Украине, — вручить им свой бортпаек, побывавший над Берлином, — четыре плитки шоколада с автографами на упаковке. Довольные своей выдумкой, мы уже заранее предвкушали удовольствие от встречи с нашими наземными членами экипажа.

Но никаких торжеств, никаких цветов и поздравлений не было. И техников наших не было. И люди все какие-то попурые, печальные.

— В чем дело? Что случилось?

Оказалось, произошло непоправимое. Авиационная катастрофа дивизионного транспортного самолета. Погибли люди. Погиб всеобщий любимец, основатель нашего полка командир дивизии генерал Н. И. Новодранов. Невероятно! Мы летали в самое пекло, в фашистское логово и остались живы, они оставались на земле, перенесли бомбардировку фашистских самолетов и ...погибли.

...Как только командованию стало известно, что все экипажи боевое задание выполнили и благополучно возвращаются, Новодранов дал распоряжение на перелет части обслуживающего персонала на свою базу. Первым рейсом были отправлены люди второстепенных служб. А когда экипажи перелетели линию фронта, вторым рейсом улетело и основное командование полков и дивизии. Случилось непредвиденное: самолет развалился в воздухе и упал. Подробности остались неизвестными: то ли он развалился от перегруза, то ли взорвался, то ли был сбит — никто об этом не говорил, никто не расспрашивал.

Свыше сорока человек погибло в этой катастрофе. Почти весь штаб дивизии: командир Новодранов, его близкий друг и заместитель подполковник Щеголеватых, начальник штаба подполковник Филимонов, инженер дивизии подполковник Петренко, командир нашего полка подполковник Микрюков, начальник связи дивизии, который вчера так любезно предлагал заказать мелодию по приводной... Погиб и мой трудяга, техник самолета Миша Котов. «Гостинец от зайца», побывавший над Берлином, вручать было некому. Погиб экипаж летчика Садовского, который вчера сбросил огненный шлейф и посадил самолет на фюзеляж на картофельное поле. Когда я взлетал вчера, успел мельком взглянуть на место их посадки. Лежал на земле самолет, а они, все четверо, стояли возле, задрав вверх головы, наблюдали, видимо, с сожалением за взлетающими самолетами. Погибло много инженерно-технического состава.

Тяжелая утрата, непоправимая. Вместо всеобщего ликования после отлично выполненного боевого задания весь личный состав дивизии погрузился в траур. А на второй день состоялись похороны погибших.

Очень болезненно переживали мы потерю друзей, товарищей и боевых наших командиров. И особенно душа протестовала против гибели Николая Ивановича Новодранова. Мужественный и смелый летчик, талантливый организатор и командир, строгий и требовательный и в то же время чуткий и справедливый, он не пропускал ни одного проступка, ни одного нарушения дисциплины подчиненными, но и своевременно замечал все положительное в людях. За нерадивость строго наказывал, за боевые заслуги — награждал. Хорошо знал каждого летчика. На самые сложные боевые операции он вылетал лично, находил и поражал цель первым. Он пользовался большим авторитетом у всего личного состава и авторитет свой утверждал знанием и личным примером.

Казалось, это несокрушимая скала. И вот его не стало. Сознание никак не могло смириться с этой потерей.

Когда мы прибыли в 420-й авиаполк в начале июля 1941 года и я услышал, что командир полка Новодранов, то эта фамилия меня заставила задуматься: кажется, я где-то ее уже слышал. А вспомнить никак не мог. И только после трагической его гибели, будто волшебной рукой были вдруг раздвинуты шторы, передо мной ясно, до мельчайших подробностей, проявилась картина нашей встречи.

1932 год. Мы, курсанты 7-й Сталинградской военной школы летчиков имени Краснознаменного пролетариата, только что закончили «терку» — теоретическую часть обучения, и нас из города перевели на аэродром, где мы должны проходить практическое обучение летному искусству.

Из казармы, в которой нам предстояло жить, только вчера выбрались те, кто уже окончил школу и получил звание военных летчиков и назначение в боевые части. Мы убрали помещение, помыли полы, расставили койки, тумбочки и после обеда отдыхали и занимались каждый своим делом.

Вдруг в помещение входят двое. Оба молоды, стройны и красивы. Одеты в новую, с иголочки, красивую темно-синюю парадную форму, на голубых петлицах горят вишневым цветом по два очаровательных кубика, которые придают их обладателям особый вид. В такой форме каждый кажется и сильнее, и мужественнее, и разумнее, и значительнее во всех отношениях. А для нас все это было еще далеким и труднодостижимым. Ведь мы еще только курсанты.

Поверх парадной формы на них были надеты кожаные пальто — особая гордость летчиков. Они проследовали вдоль казармы. Ремни, портупея и новые хромовые сапоги приятно поскрипывали. Один из них — изящный, энергичный, веселый, он ни секунды не оставался на месте. Все его тело, каждая жилка, косточка, суставчик, казалось, ликовали. Характерный резкий поворот головы как бы подчеркивал его смелый, мужественный характер.

Другой — плотный, чуть пониже, молчалив. Заметно было, что во всем ведущим был первый, и, не отставая от него ни на шаг, за ним следовал второй.

Это были два неразлучных друга — Новодранов и Щеголеватых, на «отлично» закончивших школу.

Они зашли к нам перед отъездом, чтобы проститься с тем местом, где жили, познакомиться с нами и, главное, как отличники, передать свое боевое оружие — винтовки — достойным преемникам.

Их обступили наши ребята. Одни рассматривали молча, другие, более смелые, расспрашивали обо всем, особенно о полетах на самом «строгом» во всей авиации самолете Р-1. Мы уже знали девиз авиации: кто научится летать на самолете Р-1, тот сможет летать на самолетах любой конструкции.

Стоял рядом и я. Смотрел, слушал, завидовал. Боялся слово вставить, а сам все думал: вот с кого надо брать пример. Но какими качествами нужно обладать, чтобы хоть немного быть похожим на них? Чтобы так же, как и они, научиться летать. Особенно на этом строптивом, норовистом Р-1.

Будто подслушав мои мысли, Новодранов уже отвечал на подобный вопрос:

— Чтобы быть летчиком, нужно обладать особыми качествами, свойственными не каждому. Вот вы все прошли теоретическую подготовку на «хорошо» и «отлично», все изучили теорию авиации, все хотите быть летчиками, иначе вас бы здесь не было. А вот летчиками из вас не все станут. И это будет не ваша вина. Мы с вами понимаем, что летчиками становятся. Но, возможно, здесь, как ни в каких других профессиях, играют роль и какие-то врожденные качества.

«А есть ли у меня такие врожденные качества? — думал я. — Где им взяться! Наверно, не выйдет из меня летчика».

— А что касается самолета Р-1 — прекрасная машина. Чуткая и отзывчивая. И если вы будете понимать ее, чувствовать каждое ее движение, к тому же будете внимательны, то летать на ней не так уж сложно. — А потом, подумав, заключил: — В общем, нужно уметь летать, быть летчиком, любить авиацию, а не себя в авиации.

Запомнил накрепко я эти слова!

...Массированный налет советской авиации на столицу фашистской Германии состоялся. Сообщение об этом произвело настоящий фурор. Вся мировая общественность заговорила об этом событии. Ободряюще сообщение подействовало и на советский народ.

В центральных газетах на первой странице было опубликовано сообщение об этом налете. Так, в газете «Правда» за 31 августа крупным шрифтом набран заголовок: «В ночь на 30 августа наши самолеты бомбардировали военно-промышленные объекты Берлина, Кенигсберга, Данцига, Штеттина».

В этом же номере под заголовком «Налет на Берлин» сообщались подробности полета, упоминались люди и нашего полка.

В газете «Правда» за 7 ноября был опубликован снимок летчиков и штурманов, летавших на Берлин, их по этому снимку узнавали на улицах, окружали, приглаша-

ли в гости, просили рассказать. «Он летал на Берлин», — говорили знакомым и незнакомым узнававшие.

И до конца войны во всех представлениях, аттестациях, характеристиках упоминалось: «Летал на бомбардировку Берлина в 1942 году». И после войны, спустя десятилетия, при встречах, воспоминаниях о ком-либо обязательно говорили: «Он летал на Берлин в 42-м». Историческое событие — налет на Берлин в 1942 году. Событие, глубоко врезавшееся в память его участников и причастных к нему.

А 1 сентября мы снова были в полете, и снова — в глубокий тыл Германии. Боевая работа полка, несмотря на потери командного состава, не прекращалась. Задание ставили заместитель командира полка майор Василий Федорович Тихонов, исполнявший обязанности командира полка, и начальник оперативного отдела полка майор Алексеев, исполнявший обязанности начальника штаба полка. Трудно было на первых порах новому руководству, но весь личный состав с пониманием отнесся к создавшемуся положению, и работа продолжалась в прежнем ритме.

Полеты в глубокий тыл Германии и ее сателлитов продолжались. Мы бомбили военно-промышленные объекты.

В эти дни, вернее, ночи дальних полетов полк облетела радостная весть: приказом Народного Комиссара Обороны СССР 748-му полку авиации дальнего действия присвоено почетное звание гвардейского. Полк отныне стал именоваться Вторым гвардейским авиационным полком АДД.

11 сентября состоялось торжественное вручение гвардейского Знамени. В газете «Правда» за 13 сентября была помещена корреспонденция об этом торжестве под заголовком «Вручение гвардейского Знамени летчикам дальней авиации».

«Всего лишь позапрошлой ночью летали тяжелые советские корабли на Берлин, Будапешт, Кенигсберг. Сегодня здесь на широком поле аэродрома вновь собрался летный состав. Второму гвардейскому бомбардировочному полку авиации дальнего действия вручается гвардейское Знамя.

У боевых самолетов выстроился личный состав полка — командиры кораблей, штурманы, стрелки, радисты, техники, мотористы. Здесь прославленные герои дальних рейсов...»

Перечислялись все командиры кораблей, летавших в глубокий тыл Германии.

Знамя вручал член Военного совета армии Грьянов, принимал — исполняющий обязанности командира полка гвардии майор Тихонов. Большое торжество, но в душе торжества не чувствовалось. Душа не хотела мириться с потерей боевых товарищей. Личный состав полка, стоя на коленях перед гвардейским Знаменем, с боевой решимостью и от всей души повторял за своим командиром клятву гвардейцев. Гвардейцы клянутся не запятнать воинской доблести советской авиации.

А завтра снова бой. На сей раз цель — аэродромы противника в интересах обороны Сталинграда. Обстоятельства сложились так, что пришлось переключиться с дальних на ближние цели. Фашисты, готовясь к решающей схватке на Волге, накапливали силы. Нам предстояло бомбить аэродромы, на которых сосредоточивалось большое количество самолетов, железнодорожные узлы, большие и малые, где скапливались эшелоны с боеприпасами и техникой, железнодорожные перегоны и шоссейные дороги.

Воздушной разведкой обнаружено большое скопление живой силы и техники противника на железнодорожной станции Лихая. Цель малозначительная, и на ее поражение послали всего три самолета, в том числе и самолет Борисенко, остальные поражали другие цели на подступах к Сталинграду. Погода была облачная, и Борисенко шел к цели под облаками на высоте всего тысяча метров. При перелете линии фронта в районе Миллерово его обстреляла мелкокалиберная зенитная артиллерия противника, прямым попаданием снаряд угодил в правый мотор. Нагрузка была полная: кроме внутренней подвески снаружи было две 250-килограммовые бомбы. Машина с таким грузом упорно снижалась, но и до цели оставалось немного.

— Может, сбросим на запасную, — посоветовал штурман.

— Нет здесь подходящей запасной для нашего груза, — ответил командир. — Будем идти на Лихую, постараюсь больше не снижаться. Ведь жаль бросать куда попало такой гостинец.

Но вот и цель. Видимость хорошая, станция забита эшелонами, еще не разгруженными. Фашисты открыли стрельбу по самолету из мелкокалиберных пушек и пулеметов. Боевой курс. Впервые за всю войну пришлось

Евгению выдерживать боевой курс на одном моторе, да еще на высоте всего 700 метров.

«Только бы дать возможность штурману прицелиться, только бы не попал снаряд в исправный мотор», — думал Борисенко.

— В правом крыле пробоина, — доложил стрелок.

— В фюзеляже — тоже, — доложил радист.

Но вот бомбы пошли, все сразу, залпом. Облегченный самолет будто вздохнул, его даже подбросило вверх от одновременного сброса всего груза.

От прямого попадания в эшелон боеприпасов самолет не только подбросило, но даже чуть не перевернуло. Летчик настолько был доволен результатом бомбометания, что теперь и полет на одном моторе ему показался не столь драматичным. Разворачиваясь на обратный курс, экипаж заметил на подходе к Лихой со стороны Ростова эшелон, и Борисенко на радостях снизился до 400 метров и дал возможность Давлетбаеву обстрелять его.

С большим трудом Борисенко привел израненную машину на аэродром. Техник самолета Семенов ахнул, увидев, в каком состоянии самолет.

— Да, работка предстоит немалая, — произнес он, осматривая машину.

— На недельку хватит? — спросил командир.

— Что вы, на недельку! Завтра к вечеру будет готов! Но дело не в этом, Евгений Иванович!

Здесь мне хочется прервать разговор двух сдружившихся товарищей по работе и поговорить о техниках, о наших с ними взаимоотношениях.

Мы часто употребляем слова «боевая слетанность», и относятся эти слова к боевым и деловым взаимоотношениям между летчиком и штурманом — основным ядром экипажа, между летчиком и стрелками — в воздушном бою с фашистскими истребителями, между штурманом и стрелком-радистом — в вопросе радионавигации, между командиром корабля и всеми остальными членами летного экипажа во всей работе.

Но есть у летчика, у командира корабля еще и другой вид «слетанности» — деловой сработанности, психологической совместимости. Это между летчиком и техником самолета, между летной частью экипажа и наземной.

Летный и технический состав — люди разных профессий, разной боевой деятельности. Их объединяет конечная цель — выполнение поставленного командовани-

ем боевого задания. Работа той и другой категории очень разная. А если вникнуть глубже, это единый, крепко спаянный коллектив, и объединяет их не только единство цели, но и человечность, взаимопонимание и взаимоподдержка.

Летчик улетает, техник остается на земле. Но незримая нить, связывающая их, не порывается. Летчик выполняет боевое задание и на какой прибор ни глянет, за какой рычаг ни возьмется — все в норме. Это плоды труда техника. И когда, выполнив боевое задание и пробыв в воздухе около десяти часов, летчик возвращается на свой аэродром, он готов расцеловать своего техника, технический состав всех служб (что часто и делается) за отличную работу моторов и всех других агрегатов в воздухе. Техническая служба доверие летного экипажа оправдала.

Летчик улетает, техник остается на земле. Но без дела он не сидит. На земле всегда работа для техника найдется: на каком-то самолете в эскадрилье меняют моторы, на другом — чинят повреждения, и все это делается сообща, коллективно, вплоть до разгрузки бомб, набивки патронов в пулеметные ленты и других работ.

Техник трудится не покладая рук, а душой — там, вместе с летчиком. Всегда озабочен: не подвела бы техника. Периодически справляется, если есть возможность, как там идут дела. Штабные товарищи знают о беспокойстве техников за состояние своих кораблей, они ставят их в известность о положении дел в воздухе, если представляется возможность.

И вдруг с кем-то прервалась связь. Техник — как на иголках, из рук все валится. Что могло случиться, неужели подвела материальная часть, неужели подбили?!

Но вот подходит время возвращения самолетов. Все техники у своих стоянок. Не сидят спокойно, они в напряжении. Ждут. Как там, все ли в порядке. Своих узнают по звуку мотора или по другим, знакомым только техникам, признакам, или летчик даст условный сигнал — вернулся! Сколько радости!

Самолет заруливает на стоянку, техник впереди самолета шагает, машет руками на себя, будто приглашает поставить самолет. Тоже большое искусство — поставить с ходу самолет на колодки всеми тремя колесами. Уважающий труд своих техников летчик в первую очередь, сев за штурвал, обращает внимание именно на эту

процедуру: поставить самолет тремя колесами на колодки. Кажется — мелочь. А техники сразу проникаются уважением к своему командиру, они чувствуют в этом доброе отношение к ним и дают соответствующую оценку. Часто бывает: прилетает летчик с задания, заруливает кое-как, выключает моторы и уходит, самолет стоит наперекос. И техники вручную, а то и с применением трактора исправляют неряшливость летчика. На это затрачивается много сил и времени, и, конечно, этот маленький штришок невнимательности к труду техника омрачает их взаимоотношения.

Самолет на стоянке, а техник уже на крыле. Он бегло осмотрел машину, на слух определил работу моторов, и все равно: летчик открывает колпак кабины (а может, он уже был открыт), а техник взглядом окинул все приборы, задает летчику традиционный вопрос: «Ну как, товарищ командир?» И, если услышит в ответ «Все в порядке», успокаивается и помогает командиру подготовить моторы к выключению, заодно прослушает их работу и сползает с крыла. На этом заканчивается цикл боевого полета. Для летчика. А для техника, для всех технических служб работа продолжается даже в таких случаях, когда техник получил ответ «Все в порядке». Нужно все просмотреть, проверить, подготовить, заправить, протереть, почистить, поправить, короче, нужно машину подготовить к следующему боевому вылету.

Техник вложит в дело все свои силы, все свое знание и умение, чтобы со стороны летного экипажа не было к нему претензий, безотказно работала материальная часть. И командир, настоящий командир, никогда не оставался в долгу. Он платит бережным отношением к машине, хорошей, грамотной ее эксплуатацией, отличным выполнением боевых заданий и дружеским вниманием к своему товарищу.

Техник всегда под открытым небом, зимой и летом. Его обдувает ветрами, омывает дождями, изнуряет зноем. И самое невыносимое — это зимняя стужа и морозы, а он, несмотря ни на что, стоит на стремянке у мотора, ввинчивает свечу, ставит цилиндр или соединяет, регулирует тягу управления мощностью мотора. Работа ювелирная, в рукавицах ничего не сделаешь, все надо делать голыми руками при тридцатипятиградусном морозе, как это было в декабре 1942 года во время Сталинградской битвы.

При таком морозе моторы без подогрева не запустить,

а самолеты нужно держать в боевой готовности и беспрерывно подогревать, иногда так бывает до утра.

Александр Семенов с начала войны обслуживал самолет командира эскадрильи Михаила Брусницына. Потом эскадрилью принял Евгений Борисенко. И с тех пор летчик Борисенко и техник Семенов не разлучались до самой демобилизации.

Они сдружились так, что позволяли себе называть друг друга по имени-отчеству или просто на «ты».

— А в чем же дело, Саша?

— Зачем лезешь на рожон? Тебе мотор подбили еще до цели: имеешь право сбросить бомбы на запасную и — домой. И нечего рисковать зря, и не было бы этих рваных...

— На запасной тоже бьют.

— Ну, просто в поле...

— Просто, Саша, нельзя, это наша земля, и каждая лишняя, без надобности, воронка наносит ей ущерб. А вообще я признаю только одно правило — бить немцев, пока они топчут священную мою землю, понял?

— Так тебя же могли сбить над целью в таком аварийном состоянии и на такой высоте.

— Конечно могли. Могли, но не сбили. А вообще — война, могут и сбить.

— Ты прав... Знаешь, что я тебя попрошу? Разреши мне хоть разок слетать на боевое задание! Вместо стрелка.

— Вместо или в качестве?

— Как хочешь.

— Лишний балласт мне не нужен. Я лучше вместо тебя возьму лишнюю бомбу. Как никак — сто килограммов потянешь?

— Не шути, Женя, я тебя серьезно прошу.

— Ну, а если серьезно... Изучи все то, что должен знать стрелок, сдай экзамен инженеру эскадрильи по вооружению, и тогда будем говорить.

Техник Семенов овладел специальностью стрелка, часто летал на боевые задания, обстреливал из крупнокалиберного пулемета эшелоны и даже участвовал в бою с фашистскими истребителями.

И не только Семенов, многие техники летали со своими летчиками в качестве стрелков и даже штурманов на боевые задания. Командование этому не препятствовало, наоборот, приветствовало такую инициативу, чтобы и техники знали, какому риску подвергаются летные эки-

пажи, чтобы они не только видели настоящую войну, но и принимали в ней личное участие, чтоб, как говорится, не закисали на однообразной работе. Знакомство техников с военным небом еще больше придавало им сил в благородной и нужной работе. А многие молодые техники и мотористы становились стрелками насовсем.

На второй день во время обеда Семенов официально доложил Борисенко:

— Товарищ командир, машина к полету готова.

— Понял, после обеда одеваемся и идем на аэродром, приготовьтесь к запуску моторов.

— Есть!

18 сентября во время возвращения с боевого задания (мы снова бомбили ростовский аэродром) на борт самолета получено распоряжение: «Всем произвести посадку на запасном аэродроме...»

— Ерунда получается, товарищ командир!

Такими словами встретил утром стрелок Давлетбаев своего командира Борисенко. Он всегда с этих слов начинал, когда был чем-то недоволен.

— Поздороваться сначала надо, товарищ сержант, а потом уже возмущаться.

— Прошу прощения! Здравия желаю, товарищ командир!

— Здравствуйте, товарищ сержант! Что случилось, чем не доволен?

— Зачем мы здесь сели?

— Не знаю.

— А я знаю! Немцев под Сталинградом будем бомбить, понимать надо!

— Откуда ты взял?

— Штабные ребята говорили.

— Ну и что?

— Как что? Как что, товарищ командир? Воюем, воюем. Бомбим, бомбим, а он прет! Так, чего доброго и до Казахстана доберется.

— Значит, плохо воюем.

— Нет, этого допустить нельзя! Мы этого не должны допустить, товарищ командир!

— Вот в этом, дорогой Сагындык, ты прав: мы этого не должны допустить. И не допустим.

Горечь и возмущение, выраженное вслух сержантом Давлетбаевым, мы ощущали все. И в самом деле: пятнадцать месяцев ведет Красная Армия кровопролитные бои,

беспрерывно уничтожая живую силу и технику противника, а он все прет. А мы все отступаем. Поневоле задумаешься. Отступать дальше некуда!

## СТАЛИНГРАД

Шла великая битва на Волге.

О том, что фашисты подошли к реке, мы узнали еще в августе. Но, занятые боевой работой, как-то глубоко не вдумывались в эти события. Когда же это коснулось нас, когда пришлось лететь на боевое задание чуть ли не на восток, холодок прошел по спине... И, как всегда в подобных случаях, на помощь пришел комиссар, партийный руководитель.

Сталинград. Это слово в то время ассоциировалось с понятиями Родина, Победа, ибо в Сталинградской битве решалась судьба нашей Отчизны.

Боевое задание получено: бомбить аэродром Гумрак, объекты в самом Сталинграде. Бомбить аэродромы, на которых многие из нас учились летать! Ни одно боевое задание бомбить советские города, временно занятые противником, не оставляло в душе такого тягостного осадка, как это.

...До выезда на аэродром времени еще много, сидели на койках, ждали. Входит комиссар корпуса генерал Сергей Яковлевич Федоров. Он наш частый гость. И только вошел генерал в помещение, как все оживились, поднялись. Ждали, что он скажет. Слово этого человека авторитетно. И авторитет свой он утверждал делом. Комиссар почти со всеми нашими старыми летчиками летал на боевое задание, и, естественно, такой политработник мог говорить с боевиками на равных, а это много значило в наших условиях.

Институт комиссаров формировался в авиации в основном из летчиков с таким расчетом, чтобы комиссар, наряду с командиром, тоже мог летать вместе со своим подразделением. Так было в других видах авиации, но в дальнебомбардировочной условия сложились иные: комиссар не мог летать хотя бы и потому, что по штату ему не предусмотрен ни самолет, ни экипаж. Он летал с нами штурманом.

Свою беседу комиссар начал с вопроса о благоустройстве на новом месте. Но не эта сторона беспокоила лю-

дей, другая — военная, политическая, он это видел, понимал, затем и пожаловал.

— Товарищ комиссар, как же это? Кенигсберг, Данциг, Берлин и вдруг — Сталинград. А что же дальше?

— Что дальше? — спокойно переспросил комиссар, будто разговор идет о самых простых житейских делах.— Продолжать бить врага. Только бить покрепче, пока ноги не протянет. Что касается боевой обстановки, прямо скажу: она тяжелая и сложная. Но не безнадежная. Если вы наблюдательны, вы должны заметить, что мы за время войны стали опытнее, сильнее. Мы не имеем перебоев ни в самолетомоторном парке, ни в горючем, ни в боепитании, ни в снабжении. Улучшилась организация боевой работы. К нам поступает пополнение хорошо подготовленных экипажей. Я говорю пока об авиации. Накапливаются силы всей оборонительной системы страны. И недалек тот час, когда от обороны мы перейдем к наступлению, и тогда прямой дорогой — на Берлин. Время работает на нас. Наша задача — удержаться, закрепиться на всех рубежах, не дать противнику возможности дальнейшего продвижения.

— Куда уж дальше! — бросил кто-то реплику.

— Я отвечу и на ваше замечание. Сейчас главное — удержаться и найти точку опоры. Чтобы было понятнее — найти точку перелома в нашу пользу. Не исключено, что этой точкой и будет Сталинград. Над этим работает Ставка. Будущее покажет. Что же касается Сталинграда, то я бы не назвал выход гитлеровцев к Волге большой их победой. В данном случае отступление к Волге, возможно, тоже входит в общую стратегию перелома в войне. Ведь смотрите, как растянуты коммуникации гитлеровской армии. И как распылены ее силы. Ведь каждую бомбу, снаряд, каждую тонну горючего нужно доставить из Германии за многие тысячи километров. И кто знает, не ожидает ли Гитлера судьба Наполеона, занявшего Москву?

Сколько нашествий было совершено на нашу Родину за время истории. И все они оканчивались полным разгромом. Это и татаро-монгольское иго, закончившееся Куликовской битвой в 1380 году. И Ледовое побоище на Чудском озере в 1242 году — ровно 700 лет назад, в котором были разгромлены псы-рыцари немецкого Тевтонского ордена, вторгшиеся на Новгородскую землю, — предки сегодняшних гитлеровских псов-завоевателей. Гитлеру надо было бы заглянуть в историю, прежде чем на-

чать поход на Восток. А поход Антанты, нашествие войск четырнадцати капиталистических государств на молодую Советскую Республику!

Как видим, история нашей Родины богата многими историческими примерами разгрома завоевателей. Уверяю вас, товарищи, так закончится и гитлеровское нашествие на нашу священную Родину. Мы стоим, товарищи, на пороге великих свершений! Запомните это! А теперь — по самолетам. А я, согласно плановой таблице, сегодня лечу в экипаже товарища Борисенко на бомбометание по вражескому аэродрому Гумрак. Вы в курсе, товарищ Борисенко?

— Так точно, товарищ комиссар, самолет и экипаж к боевому вылету готовы!

— Ну... по коням!

И, переодевшись в летное обмундирование, комиссар Федоров прошел вместе с летным составом полка на стоянку самолетов. То, что было недосказано словами, дополнялось делом: комиссар шел с нами в бой!

Расстояние до цели невелико. Кроме внутренней подвески снаружи были подвешены ФАБ-250. Цель — аэродром Гумрак.

Борисенко взлетал одним из первых, почти сразу за осветителем. Перед самой целью в свете подвешенных САБов видны самолеты на аэродроме, но немного правее просматривалась и железнодорожная станция Гумрак и на ней товарные эшелоны. Штурман быстро принимает решение.

— Товарищ Борисенко, отверните вправо, почти на девяносто градусов, и затем станем на прежний курс. Внешнюю сбросим на станцию, там эшелоны.

— Есть.

— Боевой курс!

— Есть, боевой.

Прицеливание точное. На станции большой силы взрыв, видимо, попали в цистерны с горючим и в вагоны с боеприпасами. А впереди уже другая цель — аэродром. Бомбы сброшены по окраине аэродрома, образовались пожары. Взрывались серии бомб, сброшенные с других самолетов.

— Может, сделаем кружок вокруг цели, — предлагает штурман, — посмотрим, как бомбят другие. Как там с горючим?

— Есть, сделать несколько кругов вокруг цели, горючего хватит, — ответил летчик. И пошел на снижение.

Сыпались бомбы, горели самолеты, взрывались склады боеприпасов, реже стал огонь вражеских зениток.

От цели экипаж Борисенко — Федоров отошел последним.

— А теперь, товарищ комиссар, по традиции, мы должны найти подходящую цель для нашего Давлетбаева. Он не привык возвращаться с боевого задания с нетронутым боекомплектом своего УБТ.

— Ну что ж, пойдем вдоль железки.

На обратном маршруте было подожжено из пулемета несколько вагонов двух эшелонов.

Разбор полетов на второй день проводился с активным участием комиссара Федорова. Боевое задание соединение выполнило на «отлично».

Битва на Волге продолжалась. Наш полк вступил в эту битву в сентябре 1942 года и участвовал в ней до самого ее завершения с небольшими перерывами. Отвлекался на время для боевой работы в интересах обороны Ленинграда. Так, 28 сентября мы еще бомбили аэродромы противника в районе Сталинграда, 29 сентября перелетели на постоянную свою базу под Москву, а 1 октября вылетали под Ленинград. Нам предстояло нанести удар по укрепленным районам — Новгород, Псков, а также по аэродромам Луга, Сольцы, Дно.

Разведку района боевых действий поручили Евгению Борисенко, и не случайно. Он в этом районе мог ориентироваться без карты. Вновь его задача состояла в том, чтобы и разведать погоду, и поразить цель, и передать на землю точные данные о разведанной цели.

Загрузка полная. Кроме внутренней подвески стокилограммовых бомб снаружи были подвешены две ФАБ-250. Для них нужно подобрать достойную цель. Они будут сбрасываться первыми. Поэтому маршрут полета летчик со штурманом построили так: сначала взять курс на укрепрайон Пскова, обнаружить цель и сбросить бомбы внешней подвески, дальше идти на Лугу, Сольцы и в заключение — на Новгород, который располагался ближе всех к линии фронта.

Экипаж рассчитывал на внезапность, так как в воздухе он был один. Высота полета — всего 2700 метров для лучшего визуального наблюдения. Погода безоблачная, видимость хорошая. Наземные ориентиры просматривались хорошо. Но расчет на внезапность не удался. Еще на подступах к городу его обстреляла мелкокалиберная зенитная артиллерия. Если цель крепко защи-

щена, значит, есть что защищать. И в самом деле: весь железнодорожный узел забит эшелонами.

— Командир! На станции скопление эшелонов. Что будем делать? — спрашивает штурман Рубцов.

— Будем бомбить, лучшей цели не подобрать.

— Боевой курс!

— Есть, боевой.

Две бомбы внешней подвески сброшены. Самолет пошел на набор высоты, а в это время стрелок Давлетбаев доложил:

— Товарищ командир, в правом крыле пробоина.

— Понял, следи за воздухом, Сагындык!

— Есть, следить за воздухом!

Бомбы падали удачно. После мощных взрывов образовались пожары, а самолет уже держал курс на восток, на железнодорожный узел Дно и далее Сольцы. Предстояло разведать аэродром. Стрелок-радист Иван Чухрий передал на землю о состоянии погоды, характере цели, и весь наш полк вылетает на Псков. А разведчик продолжает свой полет на Дно.

Теперь оставшийся бомбовый груз нужно расходовать экономно. Сбросив две бомбы на железнодорожный узел Дно и прибавив в свой «актив» две пробоины, самолет направился на аэродром. Очередные две бомбы, видимо, попали в бензохранилище. Пламенем от взрыва осветило весь аэродром, и экипаж успел зафиксировать расположение самолетов, о чем и было передано на землю.

На аэродроме Сольцы так же обнаружено множество самолетов разных конструкций, в том числе и грузовых Ю-52, очень хорошо угадываемых с воздуха. Сбросив очередную порцию бомб, самолет с набором высоты взял теперь курс на Лугу. Облегченная машина стала более маневренной, в фюзеляже и крыльях зияют пробоины, но жизненные центры не затронуты, моторы работают хорошо, и экипаж продолжает выполнять задание.

На сей раз Борисенко успел набрать высоту пять тысяч метров, но и эта высота не спасла. Самолет был сразу же взят в клещи прожекторами, обстрелян из крупнокалиберной зенитной артиллерии.

Сбросив две бомбы по аэродрому, самолет, маневрируя, уходил от цели, и в это время снаряд угодил в правый мотор, он загорелся. Летчик боролся с пламенем, а штурман, успев заметить расположение самолетов, диктовал донесение на землю стрелку-радисту. Огонь погасить удалось, но правый мотор остановился. Его заклинило.

С остановленным винтом, на одном моторе очень трудно удержать машину по прямой. Левый мотор работал на полной мощности, с перегрузкой, но боевое задание еще не выполнено. Напрягая все силы, летчик на одном моторе повел самолет на Новгород. Самолет терял высоту. Летчик выдерживал курс, стараясь удержать высоту и направление, а штурман продолжал вести наблюдение за землей. Не долетев до Новгорода, он заметил на шоссе плотную колонну танков. Остаток бомб был сброшен по колонне, попадание удачное, образовались пожары. Теперь бы только перетянуть линию фронта!

— Радист, передай на землю: задание выполнено, самолет подбит, идем на вынужденную. И дай координаты танковой колонны.

Вот и озеро Ильмень. А за ним уже наша территория. Только бы дотянуть... Но подходящей площадки нет, кругом лес. Командир приказал экипажу оставить самолет и выброситься на парашютах.

Получив приказание, первым оставил самолет стрелок Давлетбаев. Чухрий задержался с передачей данных на землю и выпрыгнул позже. Штурман не хотел оставлять командира одного, думал, что он будет производить посадку. Борисенко настоял, и Рубцов выпрыгнул уже с высоты 150 метров. Садиться негде. Теперь очередь за летчиком. Оставив управление, он открыл колпак и... встречный поток воздуха прижал его к спинке сиденья и не давал возможности подняться.

Подавшись чуть вперед, он рывком выпрямился, упершись ногами в приборную доску, и его выбросило из самолета. Дернул за кольцо. Высоты уже не было. Выручило дерево. Купол парашюта не успел полностью раскрыться, зацепился за дерево, и Борисенко повис между стволами. Почти рядом раздался взрыв. Самолета больше не существовало.

А в это время земля, получив подробные данные о разведанных военных объектах, подняла в воздух самолеты всего соединения на их поражение. Наш полк бомбил железнодорожный узел Псков, где стояли вражеские эшелоны с боевой техникой.

...Резкая боль в правом плече и ноге мешала Евгению Ивановичу освободиться от парашюта и воздушного «плена». Много сил пришлось потратить на освобождение. Оценив обстановку, он раскачался, как на качелях, ухватился руками за ствол ближайшего дерева, отцепил парашют и по стволу спустился на землю. На ноге и

плече была кровь. Болели ушибы, но переломов не чувствовалось. Перевязал, как сумел, раны, осмотрелся, прислушался. Вокруг тихо. Предположив, что фронт остался далеко позади и его никто не преследует, он направился на поиски товарищей. Он был озабочен их судьбами: не оказался ли кто по ту сторону, не завис ли кто на дереве, не увяз ли кто в болоте. Местность вокруг болотистая. Но погода стояла сухая и многие болота высохли.

Члены экипажа выпрыгнули в разных местах. Всех беспокоила судьба командира. Ведь прыгал он последним... Успел ли?

Все слышали взрыв, понимали, что это взорвался оставленный ими самолет, и каждый взял направление на этот взрыв. Первым встретил командира штурман Рубцов. Они были так рады встрече, будто год не виделись, затем появился Чухрий и последним — Давлетбаев. Все целы и невредимы. Больше всех пострадал Борисенко.

Собравшись вместе, они нашли удобное место, расположились на отдых, обсудили положение. Решили разведать местность, чтобы выяснить, на своей ли они территории или на занятой немцами.

Оставив товарищей, Борисенко пошел на разведку сам. Приблизившись к какой-то деревушке, он залег в канаве, внимательно осматриваясь вокруг. Светало. Неожиданно запел петух, за ним второй, третий. Евгений чуть не подпрыгнул от радости: раз поют петухи, значит, немцев здесь нет. Они бы давно перерезали всех кур. Но ради осторожности он крадучись добрался до крайней хаты. Постучался. Убедился: свои. И вернулся к товарищам.

Через несколько дней экипаж возвратился в расположение части. Полк еще несколько дней продолжал обрабатывать разведанные Борисенко объекты. Получив машину, экипаж Борисенко снова включился в боевую работу.

Двадцать пятую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции Евгений Борисенко отметил удачным поражением цели на участке Великие Луки, Новосокольники, Невель.

После праздников полк снова перебросили на полевой аэродром под Сталинград. На сей раз нам с Евгением Борисенко и еще нескольким экипажам поставили особую задачу: каждому экипажу на каждый полет давали отрезок железнодорожной линии и ему предоставлялось право на этом отрезке выбирать цели по своему усмотрению.

Мне, например, дали участок от Сталинграда до станции Морозовская. Другому — Морозовская — Лихая, третьему — Сталинград — Зимовники и так далее. Экипажи держали под ударом все пути, ведущие к Сталинграду, в том числе и шоссейные дороги, чем наносили противнику чувствительный урон.

Нас называли «охотниками». Во время получения боевого задания начальник штаба полка подполковник Алексеев ставил задачу: «Охотники — экипажи Швеца, Борисенко, Степаненко... Задание то же, маршруты старые, можете приступать к выполнению. Остальные — цель такая-то...».

Погода в ноябре стояла сухая, безоблачная, видимость хорошая, горючего — в обрез, бомбовая нагрузка полная, с наружной подвеской, взлетаешь и — на свой участок. Идешь вдоль железной дороги, чуть в стороне, на высоте 500—700 метров. Смотришь: в сторону Сталинграда на перегоне движется эшелон. Сбросить? Нет, для такой мизерной цели бомбу жаль. Идешь дальше. Железнодорожная станция. Два-три эшелона. Цель подходящая, заходишь чуть под углом. Штурман прицеливается, сбрасывает. Попадание точное. Взрывы, пожары. Конечно, с такой высоты — 700 метров — можно попасть и без прицела. С земли посыпались жиденькие трассирующие гирлянды, но самолет уже ушел на поиски другой цели.

И так на всем маршруте: по одной, по две бомбы — по станциям, по эшелонам, по автоколоннам. А на обратном маршруте снижаемся до бреющего и даем возможность по оставшимся целям отстреляться стрелкам из крупнокалиберного пулемета. Пули трассирующие, бронебойные, разрывные, зажигательные. Какой-нибудь ущерб причиняют и они. Иногда удается даже поджечь цель из пулемета.

Прилетаешь, докладываешь: на станции такой-то уничтожено 3 эшелона, на другой — 2, на перегонах — 4, обстреляно 3 эшелона и так далее. Фантастический успех!

А свидетелей-то нет, кроме членов экипажа, можно и не поверить. И не верили, ухмылялись: вот, мол, загибает, покрепче рыбака, недаром называются «охотники». Не верили и подсаживали в самолет для контроля работников штаба. И убеждались, что донесения верны, что такой метод борьбы самый эффективный.

Сорок второй год подходил к концу. Год неимоверного напряжения физических и духовных сил всего совет-

ского народа. Год титанической борьбы один на один с сильнейшим врагом, не знавшим до войны с нами поражений.

Битва под Сталинградом стала решающим этапом в Великой Отечественной войне. 19 ноября началось контрнаступление советских войск в междуречье Волги и Дона, а 23 ноября советские войска завершили окружение трехсоттридцатитысячной фашистской группировки.

Окружение немецких полчищ у разрушенных стен легендарного Сталинграда для нас было большой радостью, великим торжеством. И не только потому, что и мы в этой борьбе принимали непосредственное участие, но и, главное, потому, что свершилось то, чего так долго ждал весь советский народ. Окруженная немецкая армия еще не ликвидирована, но все мы чувствовали: наступает перелом в Великой Отечественной войне.

В январе 1943 года наш полк снова перебросили под Сталинград на помощь по ликвидации окруженной группировки. Два дня наши самолеты бомбили оборонительные рубежи врага. Стояла ясная морозная погода. На белом снежном фоне хорошо выделялись темные пятна сосредоточения фашистской техники, окопы, блиндажи, дзоты.

Каждой группе самолетов давалась определенная цель, привязанная к наиболее характерным ориентирам. И все шло нормально. Но на третий день рано утром при первом же вылете наших бомбардировщиков внезапно атаковали вражеские истребители. Полеты ведь были одиночные, никакого прикрытия истребителями не планировалось. И начали фашисты поодиночке сбивать наши самолеты. Сбивали и мы немецкие истребители. В общем, победа на заключительном этапе Сталинградской битвы досталась нам большой ценой.

Противоборство сторон закончилось полным разгромом фашистских войск. Окруженная вражеская группировка была пленена вместе с ее командующим фельдмаршалом Паулюсом и его штабом. Советский народ торжествовал. В ходе второй мировой войны наступал великий перелом. Красная Армия нанесла врагу такой удар, который потряс всю военную машину фашистской Германии. Общие потери войск противника в битве на Волге с 19 ноября 1942 года по 2 февраля 1943 года составили свыше 800 тысяч человек.

После победы на Волге Красная Армия развернула наступление на запад, и уже в феврале началось осво-

бождение Украины, где принимала участие и наша авиация.

Однажды в Москве я встретил своего товарища — вместе учились в летной школе — Валерия Столярова. Это был прекрасный летчик. Еще курсантом зарекомендовал себя с хорошей стороны, школу закончил с отличными показателями. Летал на самолетах разных конструкций. В 1943 году он стал летать на только что запущенном в серийное производство новейшем бомбардировщике Ту-2. Валерий гордился своим высотным, скоростным и грузоподъемным самолетом. И в самом деле: скорость — свыше пятисот километров в час, бомбовая нагрузка — до трех тонн, дальность — больше двух тысяч километров, а самое главное — вооружение самолета: две 20-миллиметровые пушки и три крупнокалиберных пулемета. Есть чему позавидовать!

— Мне теперь не страшны никакие вражеские истребители, — хвастался Валерий, — я с таким же успехом, как и ночью, могу летать днем в глубокий тыл врага на любые задания, а скорость и вооружение — полная гарантия безопасности.

А еще через месяц я встретил другого товарища из этого полка. Мы потолковали о том о сем, а на прощание я попросил:

— Передай от меня привет Валерию Столярову. Это мой старый товарищ, однокурсник.

— Нет твоего Валерия.

— Как нет? — удивился я. — Ведь я его не так давно встречал, что с ним?

— Пал смертью храбрых.

И он рассказал. Летал Валерий смело, днем и ночью. Однажды возвращался с боевого задания, и уже на своей территории к нему подкрался из-под правого крыла немецкий самолет, видимо Ме-110, и почти в упор расстрелял наш самолет. Летчик был убит, спасся один стрелок. Он и рассказал об этой трагедии.

Случаи привода «хвостов» и обстрелов на маршруте участились, и это всех насторожило. Последовал ряд советов, рекомендаций, распоряжений. Не включать бортовые огни до самого аэродрома, не подходить близко к впереди идущему самолету. До минимума уменьшить освещение аэродрома, а по возможности, выключать все аэродромные огни. Практиковать рядом с действующими создание ложных аэродромов.

Положение с приводом «хвостов» было настолько серьезным, что в это дело включилось даже конструкторское бюро С. В. Ильюшина. Его работники изобрели специальные гасители пламени из выхлопных патрубков в целях маскировки самолета в воздухе. Эти пламегасители поставили на несколько самолетов нашего полка, в том числе и на мой самолет. Приспособление оказалось очень эффективным, но тем не менее все мы от него отказались, и нам больше его не предлагали. Дело в том, что эти гасители намного уменьшали мощность моторов, особенно на взлете это чувствовалось, что, естественно, никого не устраивало. Лучше усилить бдительность в воздухе всего экипажа, чем поступиться хоть одной лошадиной силой.

В общем, забот в полете с появлением «хвостов» прибавилось. Если до сих пор, перелетев линию фронта, экипаж считал, что над своей территорией он в полной безопасности, то теперь приходится лететь, оглядываясь по сторонам, до самого аэродрома. А самолетов в воздухе много, и своих и вражеских. Попробуй разобраться. И как себя вести, если за тобой идет следом неопознанный самолет: уйти или... Если открыть огонь, нужно знать наверняка, что это вражеский самолет. А Давлетбаевых у нас мало, чтобы распознавать точно. Лучше уйти. Но и уйти не так-то просто, и каждый летчик по-своему решал эту задачу.

Во всяком случае, стрелять по нему не решаешься, чтобы не поразить своего. Лучше уйти. И приходилось даже поступать так: ныряешь внезапно вниз метров на 200, и боевым разворотом меняешь курс на 180°, и несколько минут так идешь, а потом снова становишься на прежний курс. «Хвост» наверняка отстал, потерялся.

Возвращаемся однажды из глубокого тыла врага. Полет был трудный. Некоторые самолеты были атакованы немецкими истребителями. У нас в крыле рваная пробоина, подбит правый мотор и временами захлебывается, и тогда самолет бросает в сторону. Приходится все время следить за ним: не загорелся бы. Выключить его или пусть продолжает работать? Экипаж устал от длительности полета, интенсивного огня над целью и этой нервотрепки на обратном пути. До аэродрома еще далеко, хотя мы уже над своей территорией. Безоблачно, но утомляет мгла, горизонт четко не просматривается, и вот в ясную погоду приходится вести самолет по приборам, что требует большого внимания и напряжения.

— Командир, вижу самолет сзади, чуть ниже! — докладывает стрелок.

— Следи за ним, — отвечаю, а сам уже меняю курс.

— Идет следом.

— Предупреди его! Огонь!

Максимов дал очередь в сторону самолета, стараясь не попасть в него. А вдруг — свой!

Трассы огня хорошо показывают направление, самолет исчез.

— Ты не попал в него?

— Нет, — отвечает Вася.

Когда уже все собрались на КП, где штурманы пишут донесения, а летчики их ждут, покуривая трубки, мой штурман спрашивает:

— Как писать в донесении: обстреляли «хвоста»?

— А никак не пиши. Черт его знает, «хвост» это или свой какой-нибудь несмышленыш.

А в это время, смотрю, Борисенко потихоньку у каждого спрашивает:

— Ребята, кто стрелял в меня?

— Я! — отвечаю.

— Да не мешай ты, я серьезно спрашиваю.

— А я серьезно отвечаю: в тебя стрелял я. — И рассказал, как это было.

— Как же ты, друг мой любезный, в меня стрелял?

— А откуда мне знать, что это именно ты, Женя Борисенко? Зачем увязался?

— У меня приборная доска разбита, пилотажные приборы выведены из строя... А по впереди идущему легче вести самолет. Эх, Степан, Степан! Ты же мою Елизавету Васильевну мог оставить вдовой!

— Нет, Женечка! Мой Вася прицеливался, чтобы в тебя не попасть. А глаз у него наметан, ты сам знаешь!

— Ну спасибо, Степан! А я хотел тебя сбить. И сбил бы, если бы не Давлетбаев.

...После того как с впереди идущего самолета дали очередь, Борисенко скомандовал штурману и стрелку открыть ответный огонь.

— Не надо, командир! Это Ил-4, — уверенно сказал Давлетбаев.

— Откуда ты знаешь, ведь далеко, трудно различить. Видел, как он рыскал? Разведчик, стало быть!

— Так ведь видно же, что Ил-4, у него даже правый мотор чихает, подбит он, домой тянет.

Так закончилось это небольшое недоразумение. А с Евгением Ивановичем мы стали называться побратимами, поскольку оба Ивановичи и вроде крещенные огнем, хотя первое боевое крещение мы получили с ним давным-давно.

...Да, Давлетбаевых у нас мало. Это эталон, по которому равнялись остальные стрелки, его наблюдательность, выносливость да к тому же и меткость ставили в пример остальным. Все эти качества со временем обрели многие воздушные стрелки. Все, кроме одного — давлетбаевского зрения. Зрение он имел, как говорят, кошачье. Он мог заметить в воздухе самолет противника значительно раньше, чем оттуда заметят его, а это уже большое преимущество.

Сам маленького роста и вроде щупленький, но крепко сбитый. Он кажется подростком, его даже в турели не видно, а он положит на лопатки любого сверстника — в прямом и переносном смысле. В воздухе — это гроза фашистов. Турель у него во время боя буквально играет. В сражении он хладнокровен и точен, каждое его движение рассчитано, будто на охоте, стреляет по-снайперски. На земле он скромен, добродушен. В разговоре находчив, большой остряк и юморист. Всегда с улыбкой, всегда с шуточкой, но замечания его, как и выстрелы в воздухе, всегда попадают в цель.

— Слушай, Сагындык, почему ты так хорошо видишь ночью, — спрашивают его товарищи.

— Почему, почему? Потому что мне надо хорошо смотреть, иначе меня фашист раньше увидит и собьет. А мне этого очень не хочется. Да к тому же я в самолете не один, я ответствен за жизнь и благополучие всего экипажа.

— А если серьезно?

— А если серьезно, не знаю. Я — казах, степной человек. У нас все такие. Говорят, мы такие зрячие потому, что не потребляем соли.

— Так без соли пища же невкусная!

— Невкусная — не ешь. А когда будешь голоден, знаешь как будет вкусно. У нас, казахов, говорят: голод — лучшая приправа к пище.

Мудрые советы, ничего не скажешь, и мудрость эта подтверждается жизнью: все невкусное — от пресыщения, в том числе и сама жизнь. «Понимать надо», — утверждает Сагындык Давлетбаев, русский казах, как он с гордостью себя называет.

Молодое пополнение летных экипажей все прибывало. Появилась возможность образовать новые части и подразделения. На базе опытного летного, технического и административного состава 2-го гвардейского авиаполка был образован 16-й гвардейский полк. Мы с Женей Борисенко получили повышение — оба стали командирами эскадрилий. Правда, стали служить в разных полках. Встречались редко, хотя связи не теряли.

## НА КУРСКОЙ ДУГЕ

Новое назначение, новые заботы, особенно с молодыми экипажами, не имеющими боевого опыта, да и летного тоже. Ребята горячие, рвутся в бой — не удержишь. Сделав 5—10 боевых вылетов, считают себя уже опытными, но глядишь — один, другой не вернулся. Командование вводит для них некоторые ограничения: не выпускает в плохую погоду, поначалу посылает на второстепенные малозащищенные цели, и все равно без потерь не обходится. Война! А на войне как на войне: не ты врага, так он тебя.

Напряжение все нарастало. Впереди — сражение на Курской дуге. К этой битве мы тщательно готовились и ждали приказа. Готовил и я свою эскадрилью, в составе которой была одна молодежь. Два экипажа — Шабунина и Чижова — имели по 10—12 боевых вылетов и считали себя уже почти «стариками», и три — недавно прибывших, только что приступили к боевой работе.

Первая ночь нашего налета на вражеские войска 5 июля прошла удачно: все выполнили задание и вернулись домой. Погода установилась безоблачная. Время полета всего три с половиной часа. Только и летать молодым, начинающим. Но зенитная оборона гитлеровцев над целью была такой мощной, что мы уже на вторую ночь 6 июля понесли потери, в моей эскадрилье не вернулось два экипажа, их сбили над целью зенитным огнем.

Осталось четыре экипажа и среди них один молодежный. Командир летчик Савельев — безусый юноша лет двадцати. Совсем еще мальчишка. Жаль было выпускать его на задание. Но лететь надо. Долго беседовал я с ним перед полетом, рассказывал о характере немецкой обороны, о том, как маневрировать в зоне зенитного огня, о бдительности в воздухе, да разве можно все передать

словами? Только собственный боевой опыт может научить воевать по-настоящему.

7 июля планировалось два боевых вылета.

Горючего в обрез, полная загрузка бомб, взлет на заходе солнца, высота бомбометания — четыре тысячи метров.

Взлетает первая эскадрилья, вторая. Пошли на взлет мои соколы, передо мной выруливает на старт Савельев, я взлетаю последним. Некоторое время вижу его, потом сумерки сгустились.

Подходим к цели вблизи Орла. Обшаривают небо лучи прожекторов, их много, очень много. Одни нервозно рыщут, другие, схватив в клещи очередную жертву, образовали на ней конус световых лучей. Много таких конусов. Интенсивно бьет зенитная артиллерия. Небо все покрыто дымовыми комками от разрывов. Едкий запах порохового смрада. Земля в огне. И небо в огне.

Естественное стремление каждого летчика — уйти повыше от разрывов. Но здравый смысл подсказывает, что это не всегда целесообразно. Здесь простой расчет. Если я лечу ниже разрывов, то рискую быть сбитым только прямым попаданием крупнокалиберного снаряда, что маловероятно. А если лететь над разрывами, то шансы быть сбитым увеличиваются. Снаряд, разорвавшись ниже полета самолета, поражает значительно большее пространство. Все опытные летчики в подобной обстановке предпочитают лучше попасть под огонь малокалиберной артиллерии, чем крупнокалиберной.

Иду чуть ниже зоны разрывов. И вдруг меня ослепила вспышка огня. Снаряд разорвался у самого носа самолета, но чуть выше. Я даже вздрогнул и откинулся назад, но... Самолет продолжает лететь, значит, все в порядке. А будь я чуть выше — был бы сбитым.

Впереди, выше моего полета на фоне вечернего неба виднеется силуэтик самолета, а вокруг рвутся снаряды. Сразу подумалось — это мой Савельев, опытный так действовать не станет. «Куда тебя нелегкая несет, ниже, спускайся ниже», — подсказываю я про себя, связи у нас друг с другом не было. И вдруг — мощный взрыв. Снаряд, надо полагать, попал под бомболюки с еще не сброшенными бомбами, и там, где недавно был виден силуэтик самолета, — ничего не осталось. Огромный клуб черного дыма да мелкие клочья от самолета замелькали в воздухе и скрылись во мраке ночи.

«Неужели Савельев?» — горько подумал я. Даже если и не он, то все равно кто-то из наших товарищей. Прямо на глазах! Но это был Савельев.

Да, крепкий орешек достался нашей дивизии — этот объект вблизи Орла. Ни на одной другой цели мы не несли в каждом полете столько потерь. Никакая другая цель не защищалась таким плотным прицельным и заградительным огнем зенитной артиллерии, как этот объект.

Очень больших усилий и затрат стоила нам битва на Курской дуге. Казалось, это высшая точка напряжения нашей авиации, да и не только авиации. Потери не прекращались. Редко кто из нас возвращался с боевого задания без пулевых, осколочных и рваных пробоин в самолете.

Командование принимало все новые меры и по нанесению более мощного удара по врагу и по обезвреживанию противовоздушной, в частности зенитной, обороны гитлеровцев над целью.

Вызывают меня как-то в штаб дивизии и дают персональное задание. Я должен появиться над целью в сумерках на 20 минут раньше начала бомбометания всех остальных самолетов, пройти три раза через весь город с разных направлений, равномерно распределив груз по целям. Основная моя задача — вызвать огонь на себя. Только и всего. Остальное зависит уже от других.

Подлетаю к цели. В небе ни одного разрыва, но земля в огне и копоти. Вот я на боевом курсе. Заработала зенитная артиллерия, начали щупать прожектора.

Пока я барражировал над городом, неутомимые и вездесущие «воздушные тихоходы» — самолеты По-2 носились над передним краем обороны немцев и девушки-штурманы забрасывали мелкими бомбами и гранатами вражеские батареи зенитных орудий и прожекторные установки.

За активное участие в освобождении города Орла нашей Первой гвардейской авиационной дивизии приказом Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами Союза ССР от 5 августа 1943 года присвоено почетное наименование «Орловской».

Дорогой ценой досталось нам это почетное наименование. Многих боевых товарищей мы не досчитались. А те, кто вышли из этой напряженной битвы живыми, были сильно переутомлены. Подходит как-то ко мне молодой крепыш — ветеран полка Герой Советского Союза летчик Алексей Гаранин и задает вопрос:

— Товарищ майор, скажите, как вы выдерживаете такую боевую нагрузку, ведь у вас же, я знаю, спина побита? А я здоров, и то меня уже ноги не носят. Когда-то делал по три, а иногда и по четыре вылета в ночь, а сейчас еле два выдерживаю.

Да, с побитой спиной на Курской дуге я больше двух полетов за ночь не выдерживал. Всю войну я летал с травмой позвоночника, о которой, пожалуй, стоит рассказать.

В начале войны наш полк стоял на одном из южных аэродромов страны. Здесь он формировался, осваивал новую технику и готовился к дальним полетам. Но создавшаяся обстановка — приближение линии фронта — вынуждала нас покинуть это место и перебазироваться в глубь страны.

Это было в конце июля месяца. Летели мы строем на высоте четырех тысяч метров. Погода летная, безоблачная — все благоприятствовало успеху перелета. И вдруг...

Бросилось в глаза ненормальное показание приборов. Правый мотор работал с перегревом. Принятые мною меры положения не изменили. Я вышел из общего строя и взял курс на запасной аэродром. Мотор загорелся. За нашим самолетом тянулся шлейф черного дыма. Заметив это, из строя вышел мой друг Александр Краснухин, с которым мы вместе служили после окончания летной школы, вместе работали в ГВФ и вместе провоевали всю войну до самой Победы. Он решил проследить и помочь мне, если потребуется.

Летели мы, постепенно снижаясь, но до запасного аэродрома не дотянули. Я решил садиться просто в поле, штурман Василий Лабонин отсоветовал — не успеем, горело уже все крыло, и я подал команду покинуть самолет. Высота — 1000 метров.

Первым выпрыгнул штурман. В задней кабине тоже команду приняли, молчание — значит выпрыгнули. Теперь моя очередь. Я открыл колпак кабины. И в это время сквозняком потянуло пламя прямо на меня, обожгло ресницы. Надо немедленно покинуть самолет. Режим полета нарушен, самолет опустил нос, скорость нарастает. Я приподнялся, чтобы выбраться из кабины, а меня встречным потоком воздуха прижало к спинке сиденья, преодолеть его у меня сил не хватило. Схватился за штурвал, чтобы изменить режим полета, но глаза ничего не видят, и я снова рывком поднялся с сиденья. Чуть выше продвинулся, но дальше — никак. Тогда

я поднял ноги, уперся ими в приборную доску, вывернулся боком к потоку воздуха, и меня выбросило из самолета.

Приземлился я на вспаханное поле почти у самого оврага. Невыносимая боль в спине, но сознание не потерял. Огляделся. За оврагом маленькая деревушка — дома в один ряд огородами к оврагу, за деревушкой, метров через пятьдесят, ржаное поле. В начале этого поля и взорвался мой самолет и разлетелся мелкими осколками, один хвост остался торчать на месте взрыва. В воздухе, уплывая и увеличиваясь, поднимался огромный клуб дыма.

В небе над головой на небольшой высоте кружит самолет Краснухина. Он сделал несколько кругов и улетел. Я попытался подняться, но резкая боль в спине не позволила мне этого, и я продолжал лежать, надеясь, что боль пройдет. И вдруг слышу какой-то гвалт. Поднял голову. Вижу группу людей, бегущих ко мне. В руках у них вилы, колья... Женщины, подростки. Впереди всех бежит огромный бородач с обломком косы на длинной деревянной ручке.

Понятно... В первые месяцы войны в каждом населенном пункте из местных жителей создавались истребительные отряды по борьбе со шпионами и диверсантами. Они оказывали неоценимую помощь в укреплении тыла, но, случалось иногда, и своих принимали за диверсантов.

Превозмогая боль, поворачиваюсь лицом к бегущим, чтобы видны были командирские знаки различия.

Шагов за десять поднятием руки бородач остановил свое «войско» и осторожно приблизился ко мне. Я успел разглядеть толпу. Все возбуждены, запыхавшиеся, глаза широко раскрыты...

Разглядывая меня, старик понял, что я свой, опустил свое оружие и участливо спросил:

— Что, больно, капитан?

— Больно.

— Подняться можете?

— Пробовал, не получается. Спина.

— Тогда лежи, мы сейчас. Гришка, — обратился он в толпу, — быстро на телеге сюда, да не забудь сена положить. А вы все — марш по домам!

Мы остались вдвоем. На мне был летный шлем и изорванный летный комбинезон. Я снял шлем и подал его старику.

— На, дед, носи на память о нашей трагической встрече.

— Благодарствую, сынок, буду носить и помнить. Дай, бог, нам встретиться, когда изгоним супостата с земли русской. — И он тут же водрузил на голову шлем и так его и не снимал до самого нашего расставания.

Я оказался в городе Пензе в госпитале. А после лечения получил направление в Ульяновск для прохождения окружной летно-медицинской комиссии.

Комиссия установила: «Сломано два позвонка» и вынесла роковое заключение: «К летной службе не годен». А штаб округа решил: «Использовать в тылу на нелетной работе». Вот и вся война, отвоевался!

Как и моему другу Евгению Ивановичу Борисенко, так и мне в эти трудные дни пришлось свою дальнейшую судьбу решать самому.

Два дня бродил я по городу. Много перебрал доводов «за» и «против». Последовать «дрейфу» и отправиться в тыл или отвергнуть все эти «законные основания» и вернуться в свой полк? Не стану вдаваться в свои душевные переживания, скажу коротко: помог случай. Бродя по улице, полемизируя сам с собой в поиске правильного решения, я поднял голову, взглянул на один из домов и увидел мемориальную доску. Это был дом, в котором родился Владимир Ильич Ленин. Я посетил его. И это посещение напомнило мне, что я коммунист с десятилетним стажем, и чашу весов моих колебаний и сомнений перетянуло в сторону возвращения в свою часть.

Я вернулся, скрыв, естественно, от командования заключение летно-медицинской комиссии. Но вернулся тогда, когда в полку летать было уже не на чем — в конце октября. А в ноябре полк убыл в тыл на переформирование и получение новой техники.

Таким образом, мой первый боевой вылет состоялся 16 января 1942 года во вновь образованном 748-м полку. Здесь я и встретился впервые с Евгением Ивановичем Борисенко.

Долго еще ощущал я боль в спине, не мог продолжительное время оставаться в положении стоя или сидя. Упорно занимался гимнастикой. Пока полк переформировывался, я в свободное время тренировался на лыжах, так рекомендовали лечащие врачи еще в госпитале.

К началу летной работы чувствовал себя уже относительно здоровым. Я и не подозревал, чего это мне будет стоить в полете. После нескольких полетов оказалось,

что мне очень трудно было сидеть — ужасно болела спина, а обратиться к врачам — обязательно спишут и, чего доброго, отошлют в тыл или здесь используют на нелетной работе.

Но экипаж знал о моих страданиях, в том числе и техники. С техниками у нас сложились дружественные отношения, и они, чем могли, взялись облегчить мое положение в полете. Расширили немного сиденье в самолете, кроме того, достали две пуховые подушки. Одну я клал под спину, а другую между мной и парашютом на сиденье.

А в полете, если становилось невыносимо трудно, я имел возможность, убрав ноги, лететь полулежа, управляя одним штурвалом. Это случалось не так часто и только в продолжительном полете. Так и летал всю войну, наверстывая упущенное за 1941 год.

В процессе летной практики каждый летчик, каждый член экипажа совершенствовал свое рабочее место. Занимались этим и мы в своем экипаже. Сама жизнь этого требовала. Например, кислородом я начинал пользоваться с трех тысяч метров, а стрелок-радист Максимов — с пяти тысяч. У меня зачастую оказывался пустой баллон, и я вынужден был из-за этого снижаться, а у Максимова кислород не тронут. И мы решили закольцевать наши баллоны.

Радиомаяк слушал только радист, по нашей просьбе связисты переделали систему так, что теперь маяк мог слушать и летчик, и штурман. Ну, и ряд других крупных и мелких усовершенствований.

Вследствие этого инженерная служба дивизии в своем очередном отчете зафиксировала: лучше всех усовершенствован самолет командира эскадрильи майора Швеца.

Эти выводы заинтересовали командира дивизии полковника Лебедева, и он решил лично осмотреть мой самолет, чтобы самому убедиться в его совершенстве. Это было в июне 1943 года. На моем счету к этому времени было уже 178 успешно выполненных боевых вылетов. Для нашего вида авиации это немало.

Дело было днем. Летный состав отдыхал, техники готовили самолеты к очередному ночному вылету. Командир дивизии — нечастый гость на стоянке самолетов, и это насторожило техников. Инженер эскадрильи доложил полковнику о состоянии дел на стоянке и сопровождал его.

— Где самолет Швеца? — спросил командир.

— Вот самолет командира эскадрильи, — показал инженер Плахотник. Техник самолета представился.

— Вы свободны, занимайтесь своим делом, — распорядился полковник, обращаясь к инженеру, а сам молча начал рассматривать самолет. Машина как машина. Ничего особенного.

Он обошел ее со всех сторон и, не обнаружив ничего характерного, залез на крыло, осмотрел самолет сверху, затем открыл колпак летчика и — о, ужас! Мгновение он стоял молча, а потом закричал:

— Что здесь за беспорядок?..

Перепуганный техник вскочил на крыло и тоже заглянул в кабину.

— Почему здесь подушки?

— Ах, это! Это, товарищ полковник, наш командир так летает. Полулежа, — спокойно объяснил техник, — у него спина побита. — И он рассказал то, что знал обо мне.

Полковник выслушал его, слез с крыла и спокойным тоном распорядился: «Пусть товарищ Швец сегодня зайдет ко мне».

Так меня изобличили. Но с летной работы не сняли. А командир дивизии, выслушав меня, предложил кратковременный отпуск и путевку в подмосковный профилакторий Востряково. В полк я вернулся к началу Курской битвы отдохнувшим, включился в боевую работу и тоже первые ночи делал по три вылета. Это и было моим ответом на вопрос Гаранина: как я летаю с побитой спиной?

Да, многие не выдерживали высокого напряжения боевой работы на Курской дуге. Сдал и Евгений Борисенко. От зари до зари, как говорится, по три вылета в ночь, а днем тренировка вновь прибывших летчиков. И так день в день, ночь в ночь. И не выдержал. Сдал.

## ПОСЛЕДНИЙ БОЕВОЙ...

Как-то при взлете Борисенко стал терять направление, причем сам этого не замечал. Штурман Рубцов предупредил его.

— Командир, прекрати взлет, врежемся в ангар!

Борисенко убрал газ. Он пошел на повторный взлет, картина повторилась. Его опять уводит вправо, а ему кажется, что он взлетает нормально. И снова его остановил штурман.

Руководитель полетов, командир полка Балашов, приказал поставить самолет на предварительный старт и пригласил летчика к себе.

— В чем дело, что случилось?

— Не знаю, не пойму, — отвечает Борисенко. — Огни то троятся, то двоятся, то уходят в сторону, но мне кажется, что все нормально и отклонений в направлении взлета я не замечал, штурман меня останавливал.

— Вы просто переутомились, товарищ Борисенко, вам нужно отдохнуть. Завтра обратитесь к врачу.

Заключение Балашова было верным. Став командиром эскадрильи, Борисенко по-прежнему летал на боевые задания наряду со всеми и, кроме того, находил время тренировать молодых летчиков, проверять их технику пилотирования днем и ночью, облетывать после ремонта прибывшие с завода самолеты. Он не уходил с аэродрома, думал, что ему износа не будет. И вот сорвался.

Врачи, обследовав, установили крайней степени нервное истощение и физическое переутомление, и командование предоставило ему отпуск на две недели. Предлагали путевку в подмосковный дом отдыха, но Борисенко отказался, ему хотелось побыть с семьей. Жена и дочь уже давно вернулись и жили в Москве, но они с ним почти не виделись. Война! И вот теперь он имеет возможность целых две недели побыть дома.

А еще ему мечталось провести этот отпуск вместе с семьей где-нибудь вдали от суеты, от шума городского, от грохота войны, в какой-нибудь тихой деревушке.

И мечта эта осуществилась. Елизавету Васильевну давно уже приглашала подруга, родители которой жили в деревне Вологодской области. И вот появилась возможность принять предложение подруги.

Что может быть лучше отдыха в русской деревне, где леса и перелески перемежаются полями, где ласковые речки и широкие поймы лугов, где можно посидеть у тихой заводи с удочкой или просто побродить по полям, послушать щебетание птиц и собирать грибы, услышать кукование кукушки и загадать, сколько тебе еще суждено жить, и, если она накукует больше двадцати, приятно не поверить, а если всего два-три раза — огорчиться и забыть?!

Евгений буквально пьянел от окружавшей его красоты, от деревенской тишины, от того замедленного ритма жизни, в котором он сейчас пребывал. Здесь и часы идут медленнее, и ветер дует слабее, и вода в речке течет плавнее,

и люди по улицам шагают размереннее, и речи их душевнее, и все они доброжелательны, предупредительны, гостеприимны.

А ночи! Ночи какие! Казалось, разве можно удивить человека, проведшего в ночном небе сотни часов? Но то были ночи бурные, грозовые, ночи больших высот и стремительных скоростей. Ночи, искромсанные разрывами вражеских снарядов, исчерченные лучами прожекторов, пропитанные смрадом порохового дыма.

Под таким впечатлением оставался Борисенко в течение двух дней, а на третий вспомнил и об обязанностях военнослужащего, находящегося в отпуске: нужно временно встать на военный учет. Военкомат находился в районном центре, всего в шести километрах от деревни. Евгений собрался было идти пешком, но его отговорили: сейчас в районный центр пойдет машина, и Борисенко пешую прогулку отменил, ждал машину.

Подъехал небольшой грузовик — полуторка, в кузове уже полно людей. За рулем сидит подросток лет пятнадцати. Мужиков в деревне не было, остались дети, старики и женщины. Евгений, взглянув на шофера, на пассажиров, стоящих в кузове, хотел уже идти пешком, как услышал голос мужика-инвалида.

— Садитесь, товарищ командир...

И Евгений полез в кузов. Ему досталось место у правого борта. Все ехали стоя. Мотор затарахтел, захлопал, заскрежетали шестерни коробки скоростей, рывком машина тронулась с места, провожавший вдогонку закричал:

— Смотри, езжай осторожней, люди ведь...

Но водитель за шумом, грохотом последнего указания не слышал.

Дорога грунтовая, с большими выбоинами, но водитель, выехав за околицу, включил третью скорость и так, не снижая ее, мчал до самого райцентра. Машину бросало из стороны в сторону, подбрасывало вверх, люди шарахались то в одну, то в другую сторону. Сначала смеялись, шутили, потом не на шутку забеспокоились, передние, нагибаясь к окну кабины, просили: тише, людей растеряешь. Но лихач мчал, не обращая внимания на увещевания.

Молодости свойственно упоение большими скоростями. Сначала бегом на палочке, изображая верховую езду, потом на санках с горки, на коньках, верхом на лошади, на велосипеде. Скорости не так велики, и езда, в основном, безопасна. Но с появлением автомашин скорости удваи-

ваются, утраиваются, увлечение большими скоростями приводит к лихачеству, и это уже небезопасно. Почему? Да потому, что лихач подвержен слепому азарту, езде без учета физических явлений, возникающих при больших скоростях, вследствие чего и происходят случаи, подобные тому, какой произошел с Евгением Борисенко.

Уже въехали в райцентр. Сейчас будет поворот налево и тут — военкомат, Борисенко надо сходить. Не сбавляя скорости, водитель круто повернул машину влево, ее занесло, и все те, кто стоял у правого борта, вылетели из кузова, а машина пошла дальше. Водитель не увидел произошедшего, но местные жители, преградив дорогу, остановили лихача.

Все отделались ушибами и, прихрамывая, пошли снова к машине, кроме Борисенко. Его падение пришлось на огромный камень-валун, который был уложен на углу двух улиц, чтобы подобные ездоки не задевали угол строения.

Борисенко оставался без сознания 14 часов. Его положили в медпункт, позвонили в Москву. На третий день прибыл санитарный самолет, и его доставили в авиационный госпиталь в Сокольниках.

При обследовании больного установили: пять ребер сломано, одно сломанное ребро проткнуло легкое, три ребра получили трещины, повреждены почки. От ушиба головы значительно ухудшилось зрение.

Молодость летчика и незаурядное искусство врачей поставили Евгения на ноги, но летно-медицинская комиссия вынесла приговор, знакомый многим авиаторам: «К летной работе не годен».

Провожая Борисенко из госпиталя, главврач спросил:

— Чем хотите заняться, Евгений Иванович, после выздоровления?

— Летать, — был ответ.

— Летать, дорогой, вы больше не сможете, подыскивайте себе более легкую наземную работу.

— Я не мыслю себе другой работы, кроме авиации.

— Можно и в авиации найти легкую работу.

— Но надеяться-то летать я могу, товарищ доктор?

— Надежда, оптимизм — лучший лекарь! — И доктор дописал в медицинском обследовании: подлежит перекомиссии через три месяца.

И Борисенко, еще чувствуя боли в травмированных местах, отправился в свой полк. Он продолжал лечиться в местной санчасти, а потом, оставаясь под наблюдением

врачей, приступил к исполнению обязанностей командира эскадрильи, но не поднимался в воздух.

А каково вольной птице оставаться на земле с подрезанными крыльями?! В эскадрилье — все молодые летчики. Командир консультирует их, рассказывает, показывает на пальцах, но все это не то. Показать в воздухе!

— Готовь самолет! — приказал он технику.

Он полетел, вопреки запретам врачей, вне всякого плана. Пока в качестве проверяющего технику пилотирования молодого летчика.

— Что-то мотор вызывает подозрение, надо бы облетать, — хитро улыбаясь, сказал он технику.

— Что вы, товарищ командир, моторы новые!

— Садись в штурманскую кабину, вместе облетаем.

И он снова полетел. Приглушенные травмой чувства летчика вновь ожили. Он с таким упоением виражил, его обуревала такая радость, какая бывает лишь у тех, кто после вынужденного большого перерыва возвращается снова к своему любимому делу. Как рыба в воде чувствовал он себя в небесной стихии. И работу моторов воспринимал словно любимую музыку, и вся машина в его руках — словно живое существо, которое радовалось вместе с ним, обретя снова своего хозяина.

Самая ответственная часть полета — это посадка. Но и она получилась отлично: на три точки и точно у посадочного знака. Значит, и зрение в норме.

— А что послужило поводом для облета? — спросил инженер эскадрильи.

— Да не машину я облетывал, дорогой, а себя! Себя облетывал и нашел: все в норме, летать могу и буду!

Под этим впечатлением он, в нарушение всяких субординаций, отправился прямо к командиру корпуса генералу Юханову.

Когда Евгений лежал в местном профилактории после госпиталя, его навещал вместе с командиром дивизии генерал Юханов и обещал сделать все от него зависящее, чтобы в части оставить и вернуть в строй. Помня это обещание, и решил Борисенко обратиться к генералу.

Когда Борисенко вошел в кабинет, рядом с генералом сидел грозный арбитр — главный врач корпуса, от которого зависело решение вопроса: быть или не быть!

Генерал Юханов уважал Борисенко, ценил как летчика, часто давал специальные задания и теперь принял живое участие в решении его дальнейшей летной судьбы.

— Как самочувствие, товарищ Борисенко? — осведомился генерал, приняв его в своем кабинете.

— Я здоров, товарищ генерал, чувствую себя хорошо. Я могу, я хочу летать, за этим и явился к вам.

— А как медицина?

— Что вы, товарищ генерал, разве можно допустить к полету с такими данными, — возражал доктор. — Проколотое легкое, травмированы почки, сломаны ребра, ухудшилось зрение. И в таком состоянии летать ночью на больших высотах с кислородной маской?! Никто этого не может допустить! К тому же не просто летать, а воевать! А ему же еще и волноваться нельзя, нервное напряжение противопоказано, физические перегрузки — тоже.

— Кто не волнуется, тот уже не живет, — заключил генерал. — А что, если мы все это, что вы наговорили, немного упростим? Исключим большую высоту и кислородную маску, исключим ночь и излишнее нервное напряжение. Что смотрите так недоуменно? В дивизии Чемоданова получен транспортный самолет Си-47, а летчика еще не подобрали. Туда нужен опытный товарищ, а с боевой работы снимать не хочется. Вот как раз Борисенко и подойдет. Не возражаете, доктор?

— Ну, если так, можно, конечно, попробовать...

— А вы как на это смотрите, Евгений Иванович?

— Ну, если нельзя на боевом, то я согласен и на транспортном. Ведь это моя довоенная специальность.

— Ну, вот и договорились.

Как мы уже знаем, самолет Борисенко обслуживал техник Семенов. Когда летчик получил назначение на командира эскадрильи с переходом в другую часть, то добился, чтобы вместе с ним перевели и его техника. И вот теперь предстоит получить самолет другого профиля работы, и ему так хотелось, чтобы эту машину принял его надежный, проверенный в деле техник Семенов. Заранее зная, что снять с боевого самолета хорошо зарекомендовавшего себя техника будет очень трудно, он и с этим вопросом обратился к генералу.

— Товарищ генерал! Спасибо за заботу и доверие, но я хотел бы, чтобы самолет принял мой техник, с которым я работаю с самого начала образования нашего корпуса. Разрешите и дальше с ним работать!

— Ну что же, похвально, что вас объединяет такая крепкая дружба, а дружба — всегда гарантия успеха. Пусть принимает машину.

Возбужденный Борисенко отправился на аэродром.

Его сразу окружили техники эскадрильи. Они уже знали, чего добивался их командир. Пришел попрощаться...

— Как так? Куда? — посыпались вопросы.

— Иду на повышение с понижением. На повышение в том смысле, что буду снова летать, а с понижением, что буду командиром корабля...

Все недоуменно переглянулись.

— На самолете Си-47!

— А-а-а-а, — протянули с грустью ребята.

— А как же я, командир? — опечаленный, выступил вперед Семенов. Он все это время, пока болел Борисенко, обслуживал самолет, на котором летали разные летчики.

Евгений загадочно улыбнулся, чуть помолчал, а потом произнес, показывая большой палец:

— Машина Си-47 — во! Новенькая, прямо с завода, понял? Иди принимай.

— Есть, принимать! — И Семенов, довольный, что будет продолжать работать со своим другом и командиром, отправился принимать машину.

Техник самолета Семенов с получением новой машины Си-47 становился бортмехаником, членом летного экипажа. Без него не производился ни один полет, а это уже большое качественное изменение в его служебном положении, со всеми присущими летно-подъемному составу привилегиями.

Так закончилась карьера боевого летчика Евгения Ивановича Борисенко. С начала войны и по июнь 1943 года он совершил 205 боевых вылетов. В то время летчиков с таким боевым налетом в нашей дивизии было очень немного.

И вот в октябре, по состоянию здоровья, он назначен командиром корабля Си-47. Человек, влюбленный в небо, снова обрел крылья. Но какой ценой! Раны зажили, кости срослись, но травмы на протяжении всей войны давали о себе знать. Порой приходилось испытывать такую мучительную боль, что хоть криком кричи, но он терпел, не показывая вида, чтобы командование либо медики не заметили и не отправили в тыл, отстранив от полетов. Двигался он осторожно, избегал резких толчков, поворотов, но разве на работе можно от этого уберечься! Так и летал.

Летал, но поначалу полного удовлетворения от этих полетов не получал, видимо оттого, что все его товарищи продолжали выполнять боевые задания, обсуждали боевые события, в которых раньше Евгений принимал живое

участие, а теперь приходилось только слушать и жить прошлым...

Когда он бывал свободен от полетов, то вместе со всеми приходил на КП, присутствовал при постановке боевых заданий, оставался там до возвращения экипажей, следил за графиком выполнения боевого задания, иногда давал советы, если, к примеру, нарушалась связь с молодыми экипажами или кого-нибудь, потерявшего ориентировку, вели по пеленгу. И затем вместе со всеми шел в столовую и чувствовал, будто сам побывал в полете на выполнении боевого задания.

Летал в основном днем. Возил всевозможные грузы, пассажиров, выполнял специальные задания. Летчик с большим опытом полетов в любых метеоусловиях днем и ночью для командования был настоящим кладом. Каких только заданий ему не приходилось выполнять?!

Предстояла передислокация частей. Ему поручалось подбирать в районе нового базирования полевые аэродромы, запасные посадочные площадки. Кто-то где-то произвел вынужденную посадку, и он вылетал на поиски, находил, отвозил ремонтную группу, вывозил летные экипажи. На маршруте предстоящего боевого вылета сомнительная погода: его посылали на разведку погоды до линии фронта, а если ночью, то и за линию фронта. Он умудрялся производить посадку и взлетать на своем Си-47 в таких местах, на таких ограниченных площадках, где никто другой не рискнул бы на это.

Приходилось летать и с необычным грузом, который оставлял большую душевную травму. Однажды вечером, будучи на КП в числе других, Борисенко провожал на боевое задание Героя Советского Союза, веселого, общительного и жизнерадостного парня — капитана Пузанова. Это было во второй половине апреля 1945 года. А на следующий день Борисенко пришлось на своем самолете вывозить из-под Штеттина обгорелые и изуродованные тела четырех членов экипажа Пузанова, погибших в неравном бою с фашистами. До конца войны оставались считанные дни. Тем тяжелее было хоронить близких друзей.

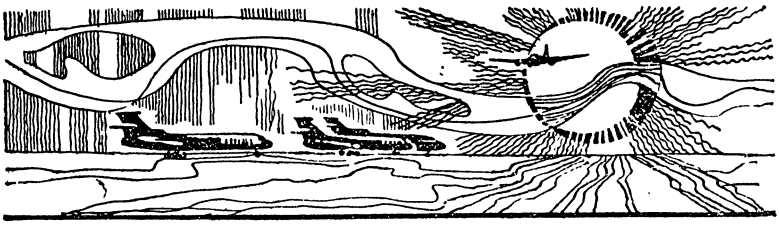
Летать приходилось и в сторону фронта, и в глубокий тыл. Посещать разные города и предприятия, получать, оформлять и провозить всевозможные грузы, без которых не могла нормально проводиться боевая работа частей. Перебрасывал оперативную группу командования корпуса, а то и армии поближе к боевым действиям полков.

За отличное выполнение заданий командования и проявленные при этом большие организаторские способности приказом по Воздушной армии от 28 апреля 1945 года Евгений Иванович Борисенко был награжден орденом Александра Невского. Это был его четвертый боевой орден.

Так и летал Евгений Иванович на своем Си-47 до самого конца войны, производя в военное время, по сути дела, сугубо мирные полеты.

На этом можно было бы и закончить наше повествование. Но война закончилась, а летная деятельность нашего героя продолжалась еще много лет, несмотря на заключение медицинской комиссии и предсказания врачей, и нам хотелось бы проследить необычную судьбу рядового авиации, типичного представителя своего времени. Ведь свое повествование мы начали не о войне, а о человеке времен начала развития гражданской авиации, о человеке, влюбленном в небо.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ



## В МИРНОМ НЕБЕ

### ВОЗВРАЩЕНИЕ

Известие о Победе застало Борисенко врасплох. Да и не только его. Для конца войны это очень характерно. Все мы понимали, что дело идет к концу, что война вот-вот завершится нашей победой и наступит мир.

Уже прорван последний перед Берлином укрепленный рубеж — Кюстринская оборона, бои идут на подступах к фашистскому логову. 2 мая совершен последний ночной бомбовый удар нашей авиации по скоплениям вражеских войск в районе Свинемюнде, Штеттина и других опорных пунктах на подступах к Берлину. Но все мы, боевики, продолжали жить в установленном ритме, причем не по приказу свыше, а в силу привычки. И так было до последней минуты.

8 мая Борисенко вернулся поздно из многочасового полета и, даже не ужиная, улегся спать. Рано утром его разбудил необычный шум и гвалт где-то за стенами его комнаты, на улице был слышен треск беспорядочной стрельбы. Он машинально выхватил из-под подушки свой пистолет, проверил заряд, поставил на боевой взвод, положил рядом с собой, а сам стал одеваться. Беспорядочная стрельба все нарастала. Встревоженный этим, он еще не успел опомниться, как в комнату с криком ворвался техник Семенов, появление которого еще больше напугало Евгения.

— Товарищ командир!..— размахивал тот пистолетом. — Товарищ командир!.. — повторил он, не находя выразительных слов для сообщения.

— Да говори же, черт тебя побери, что случилось?

— Победа, товарищ командир. Салют!

— Какая победа? А почему стреляют?

— Салют, Женя! Пошли и мы отсалютуем!

Евгений сел и замер. Видя такое, сел и Семенов, помолчали. Потом оба поднялись и вышли. Вокруг продолжалась стрельба. Друзья разрядили в воздух обоймы пистолетов, вернулись в свои комнаты и снова улеглись спать. И только потом, когда собрались все вместе у штаба и поздравляли друг друга с Победой, Евгений начал свыкаться с мыслью, что война кончилась. Не надо было больше рисковать жизнью, терять боевых друзей. И он вспомнил тот злополучный рейс, который, наверно, не забудет до конца дней, тот рейс, в котором он доставил на свой аэродром погибший экипаж Пузанова. Вспомнил многих других боевых товарищей, не вернувшихся с поля боя, и по-мужски, молча заплакал.

«Если б вы знали, каким он парнем был», — поется в песне, посвященной памяти первооткрывателя космоса Юрия Гагарина. Уместно привести слова этой песни в память тех парней, кто своими героическими подвигами, жизнью своей в годы войны расчищал путь в космос. Путь, по которому идет ныне поколение Гагарина.

Победу отпраздновали, как и надлежит праздновать советским людям-победителям.

Борисенко продолжал по-прежнему выполнять задания командования, а самого не покидала мысль о возвращении в ГВФ. И после настоятельной просьбы в декабре 1945 года его демобилизовали. Через некоторое время уволился и его друг — бортмеханик Семенов. Он оставил авиацию и занялся наукой. В послевоенные годы они находились далеко друг от друга, но связи не теряли, и дружба их, скрепленная боевой деятельностью, продолжалась.

В Москву Евгений приехал в январе 1946 года. С семьей он не виделся давно. Радость встречи была так велика, что все лишения и невзгоды, пережитые за войну, на время забылись. А вспомнилось все то хорошее, что было до войны. Семья ликовала.

А пока они жили в малюсенькой комнатушке без всяких удобств, без вещей: все осталось в их бывшей квартире в Ленинграде.

Все надо было начинать сначала. А главе так хотелось оправдать надежды жены и дочери. И он отправился в Ленинград.

Виктор Павлович Легостин, старый довоенный начальник политотдела, встретил ветерана Управления с распростертыми объятиями. Евгений Борисенко получил должность руководителя полетов Ленинградского аэропорта.

Должность есть. Теперь нужно позаботиться о квартире и перевезти семью.

Дом, в котором жила семья Борисенко до войны, уцелел, значит, уцелела и его трехкомнатная квартира. Да, уцелела. В квартире проживало теперь... 14 человек. И Борисенко вышел из дома, не признавшись даже, кто он и зачем приходил.

Виктор Павлович Легостин взял над ним шефство по бытоустройству и через месяц обрадовал Евгения Ивановича. Добился через Ленсовет выделения для него квартиры. Она размещалась в старинном дворянском доме возле Театра оперы и балета им. Кирова. «Занимай, выписывай семью, устраивайся!» — подбадривал он.

Но жена не могла до мая месяца переехать, а сам он не стал переходить в новую квартиру, был занят по работе, а устройство квартиры требует много времени. «Вот приедет жена, тогда и займется бытоустройством», — рассуждал он. Но через месяц тот же Легостин огорчил его новым известием: квартиру, как пустующую, Ленсовет передал другим жильцам, она уже занята.

Итак, к приезду жены Евгений остался без жилья. Разместился он со своей семьей там же, в аэропорту, в землянке военного времени, которую товарищи помогли привести в надлежащее состояние и кое-как обставить. Елизавета Васильевна, осмотрев жилье, сказала:

— Ничего, живы будем — наживем. Не капает, не дует, значит, жить можно.

Конечно, на душе, может быть, кошки скребли, но она не хотела огорчать мужа, ведь у него такая ответственная работа и такая занятость. А он понимал ее и был ей очень благодарен. За это он и любил свою жену, ценил ее оптимизм. И снова хочется напомнить народную мудрость: «С милым рай и в шалаше».

Работа у Борисенко была действительно хлопотной и ответственной. Ему приходилось руководить и службой движения, и стартовой службой, выпускать и принимать самолеты, обеспечивать дальнюю и ближнюю радиосвязь.

А так как он без полетов жить не мог, то взял на себя и функции наставника. Тренировал и проверял в воздухе летчиков на аэродроме и на маршруте по трассам на Москву, Петрозаводск, в Прибалтику. От полетов в сложных метеоусловиях он получал какое-то особое удовлетворение. Эта черта присуща почти всем летчикам, влюбленным в свое дело: чем сложнее полет, тем большее удовлетворение от его выполнения.

Старых, опытных летчиков почти не было, в основном — молодежь, обстоятельства же требовали выполнения заданий, невзирая на сложные метеоусловия. Так что вывозка и тренировка летных экипажей в сложной обстановке на первых порах была основным участком работы.

В послевоенные годы произошел резкий качественный скачок в сторону совершенствования авиационной техники. На смену поршневым пришли турбовинтовые, турбореактивные двигатели, возросли скорости самолетов, их грузоподъемность. Увеличилась длина разбега при взлете и пробега после посадки. Новую технику аэродром с травяным покровом уже не устраивал, нужны были специально оборудованные аэродромы с бетонированными полосами большой протяженности, с открытыми подходами, радионавигационным оборудованием, с дальним и ближним радиоприводом, качественно изменялись аэродромная, стартовая, диспетчерская службы. Совершенствовалась система заходов и производства посадки.

Все это надо знать, надо изучать. Назрела большая необходимость усовершенствовать знания всего летного, инженерно-технического и обслуживающего персонала гражданской авиации, и в первую очередь — руководящего состава.

В связи с этим в числе других Евгения Ивановича направили в летный центр переподготовки. Обучение он закончил с отличием и в конце 1947 года получил назначение командиром отряда Московского управления ГВФ.

Но должность командира отряда все же больше административная, а в Управлении ощущалась потребность в опытных инструкторских кадрах, и Борисенко переводят на должность инспектора-инструктора Управления.

Эта должность для того периода была очень ответственной. Инспектор-инструктор отвечал за уровень летного мастерства всего летного состава Управления. На него возлагались большие обязанности. Как инспектор, он проверял технику пилотирования летчиков, а как инструктор,

обязан был заниматься и их тренировкой, обучением, переучиванием.

Борисенко любил эту работу и взялся за нее с полной отдачей. Последователь школы таких мастеров летного искусства, как ветераны авиации Иван Филиппович Миловидов, Леонард Густавович Крузе, он руководствовался известным принципом: чем больше пота в учебе, тем меньше крови в бою. Дорогостоящую технику и жизнь людей можно доверять только надежным специалистам, мастерам своего дела.

Проверку и тренировку Борисенко начал с инструкторского состава, заместителей командиров по летной службе, а потом все вместе взялись за проверку, тренировку всего летного состава Управления. И первые же проверки показали, что у многих летчиков была завышена классность. Диспетчер, давая назначение в рейс в сложной метеообстановке, руководствовался документами: летчик первого класса, значит, его и посылали, а на деле оказывалось, что он не мог справиться с трудностями, не имел соответствующей подготовки, отсюда и аварийность. Многих надо было переучивать, некоторым понижать классность, а кое-кого и переводить на летную работу, не связанную с перевозками пассажиров.

Результаты кропотливой работы не заставили себя ждать. Аварийность уменьшилась, положение в авиаотрядах значительно улучшилось, но высокое деловое напряжение отрицательно сказалось на здоровье Евгения Ивановича. Организм не выдержал, и он слег в больницу. Напомнили о себе и контузии, и травмы, расстроилась нервная система, пошаливало сердце. В общем, опять нервное истощение и физическое переутомление. Требовался щадящий режим. Врачи настойчиво рекомендовали перейти на более легкую работу, не связанную с высоким физическим и нервным напряжением. Перед начальством встал вопрос: или потерять специалиста и человека, или облегчить его труд.

После выздоровления Борисенко получил назначение на международные воздушные линии командиром корабля с местопребыванием за границей. Сначала он отбыл за границу один, а потом забрал к себе и семью. Работа обычная, относительно нетяжелая — водить современный пассажирский лайнер, ответственность — в пределах должности командира корабля, условия жизни и работы — хорошие, хотя летать приходилось и днем и ночью, и в плохих метеоусловиях. Евгений свою работу любил, летал

мастерски, пользовался большим авторитетом, слыл знатоком своего дела. Здоровье его значительно улучшилось. Чувствовал себя прекрасно, семья была счастлива. Можно было жить не тужить и пребывать на этой работе столько, сколько позволят тебе годы и здоровье.

Но, оказывается, кроме личной жизни и условий работы есть на свете еще что-то такое, к чему дома привыкаешь, почти не замечаешь и чего так не хватает за границей. Это общение с советскими людьми, родная речь. Находясь за рубежом, всегда хочется видеть родные улицы и дома, города и села, горы и долины, реки и озера, леса и степи — все то, что вмещается в одно емкое слово — Родина.

Тоска по Родине. Ностальгия. Она приходит не сразу. Впервые прибывшим за границу все окружающее кажется порой необыкновенным, интересным, экзотическим, потом все это примелькается и становится будничным, малоинтересным. Тоска по Родине проявляется во всем.

Так случилось и с семьей Борисенко. Несмотря на то что на бытовые условия им нельзя было пожаловаться, уже через полгода жена и дочь заскучали, им все надоело, опротивело, захотелось домой. Евгений терпел, не поддавался, уговаривал, успокаивал семью, ему работа очень нравилась во всех отношениях, но и он заскучал по Родине. Подал заявление, и они уехали домой, на Родину.

И все стало на свои места. И дышится свободнее. И на душе легче. И вокруг — свои, советские, люди. Жизнь вошла в свое привычное русло.

## АРКТИКА

С удовольствием Евгений Иванович уезжал в заграничную командировку. Еще с большим удовольствием вернулся к своим родным пенатам и окунулся в свою, довоенного времени, стихию — поступил в Северное управление ГВФ.

Суровый край — арктический! Как бы Арктику ни осваивали, какова бы ни была совершенна техника освоения, природа ее по-прежнему остается суровой, а условия работы сложными. И не каждый желающий, если брать авиацию, может справиться с возложенной на него задачей.

Привязанность к Арктике с ее загадочной, еще далеко не изученной, не обследованной первозданной природой,

любовь к полетам, к авиации, немалый опыт летной работы, незаурядные способности, самодисциплина, строгая требовательность к себе — все это давало возможность Евгению Борисенко успешно справляться с, казалось бы, непосильными летными задачами и прослужить в полярной авиации до самого конца летной деятельности — до 1962 года.

С первых же дней работы в Северном управлении Борисенко на самолете-лодке «Каталина» отправился на север в знакомый ему по довоенным полетам город Мурманск в составе экипажа — сначала правым летчиком, а после нескольких полетов — командиром корабля. Базировались в одной из бухт, где условия жизни — полевые. Задача — разведывательные полеты в Баренцевом море с целью обнаружения косяков рыбы в помощь рыболовецкой флотилии «Мурманрыба».

Обычно рыболовецкие сейнеры выходят в море, расползаются веером в разные стороны и идут наугад «змейками», авось нападут на косяк. Улов зачастую случайный, непостоянный. А с помощью авиации дело меняется. На борту самолета находятся два специалиста от «Мурманрыбы». Самолет «прочесывает» море, а они внимательно следят за водной поверхностью, обнаруживают косяки рыбы, определяют их мощность и по радио сообщают рыбакам, давая соответствующие координаты. И те идут в указанном направлении. В результате — богатый улов без особой затраты времени и средств. Производительность труда рыбаков возрастает, план выполняется, зарплата повышается, дружба авиаторов и моряков крепнет. Работа и в самом деле интересная, увлекательная.

Так и работают наши авиаторы рука об руку с рыбаками. Но вот разведанные скопления рыбы постепенно истощились: надо искать новые. Получено задание разведать водное пространство в дальнем районе. До цели лететь несколько часов, на маршруте низкая облачность, и командир корабля Борисенко принимает решение идти за облаками, а километров за 150—200 снизиться под облака, если позволит высота облачности, и начать обследование.

Обычно при полетах в обжитых районах Борисенко обходился без штурмана в любых метеоусловиях. Его вполне устраивал на борту радист. Но в дальний район без штурмана летать нельзя. Он учитывает силу и направление ветра, рассчитывает курс, путевую скорость, точное время прибытия в намеченный пункт. В общем, от штур-

мана, особенно в данных условиях, зависит успех выполнения задания.

Штурман корабля Шамес дал курс, они вышли за облака и спокойно следовали к намеченной цели. Расчетное время на исходе, штурман поглядывает на часы и, наконец, дает добро на спуск. Высота постепенно теряется, и оба летчика, и штурман внимательно всматриваются вниз: скоро должна просматриваться водная поверхность. И вдруг...

И вдруг они заметили перед самолетом зубчатую серую скалистую массу. Самолет над островом, причем на очень малой высоте. Оба летчика хватили на себя руль глубины, моторам — полный газ, вошли в облака, а сами ждут, вот-вот... Ведь никто из них не знал, над какой точкой архипелага они находятся и какая скала впереди их полета. Можно представить себе, что пережили летчики, пока, развернувшись, не вышли за облака. Грубая оплошность штурмана в расчетах могла стоить жизни всему экипажу.

Да, широка и беспредельна наша Арктика. Она щедро одаривает тех, кто обращается с ней смело, кто хорошо знает ее нравы и особенности. Но она жестоко наказывает людей случайных, не терпит верхоглядства, расчетов на авось. Штурман Шамес после двух-трех последующих неудач потерял доверие товарищей и покинул Арктику.

Как первооткрыватели Арктики, так и их последователи — это особый народ. Народ мужественный, смелый, беспокойный, непоседливый. Народ пытливый и любознательный, народ — исследователь и творец. Люди риска. Любителям комфорта и спокойной жизни там делать нечего.

Особенно большому риску подвергаются авиаторы. Суровые климатические условия. Продолжительная арктическая ночь, однообразие ландшафта, и в целом — необъятная безлюдная пустыня. Визуальная ориентировка почти исключается, потому что здесь нет характерных ориентиров, к которым можно было бы привязаться. Радионавигационная система тоже строго ограничена, вся надежда только на строго математические расчеты. Необходимо учитывать, что чем ближе к полюсу, тем большее искажение всех параметров полета. Всем, например, известно, что в самой точке Северного полюса нет востока, нет запада, во все стороны будет только юг. А если принять во внимание, что здесь где-то рядом на-

ходится и магнитный полюс, пользование магнитным компасом практически исключается, да и радиоволны подвержены искажению.

Вести ориентировку здесь очень сложно, а потеря ее грозит рысканием, перерасходом горючего, вынужденной посадкой. А вынужденная посадка в условиях Арктики равносильна гибели.

Малейшая оплошность любого члена экипажа, неточность в расчетах, недосмотр, ослабление бдительности могут привести к плачевным последствиям. Что ни полет — то подвиг, что ни рейс — то риск. Без риска в Арктике полетов не бывает.

Рискуют все. Но успешный исход любого полета зависит от летчика. Он является конкретным исполнителем всех расчетов. А его мастерство, его сила воли и выдержка, быстрая реакция, принятие оптимального решения и точность исполнения и основное — умение сосредоточить всю энергию и волю на главном — это и есть те качества, без которых настоящего летчика не бывает.

Однажды потребовался одной гидрометеорологической научной экспедиции опытный полярный летчик. Порекомендовали Евгения Ивановича Борисенко.

Его пригласили. Как не согласиться! Ведь если тебя рекомендуют, значит, тебе доверяют. А раз доверяют, может ли уважающий себя, свою профессию человек отказаться, не оправдать этого доверия! И Борисенко дал согласие. Он прекрасно понимал, с какими трудностями ему предстоит встретиться, с каким риском связано выполнение предстоящей задачи.

А программа научно-исследовательской экспедиции была действительно очень сложной и рискованной, и не каждому летчику она по плечу, и не каждый мог согласиться.

Экспедиция, организованная Ленинградским Арктическим и Антарктическим институтом, состояла из шести человек. Возглавлял ее доктор географических наук профессор Гольцман. Самолет был переоборудован в специальную лабораторию: установлены стенды со всевозможными приборами, рабочие места для наблюдений и записей. Задача экспедиции — изучение погоды над Карским морем и прилегающим к нему гористым материком в сторону Воркуты.

Место базирования экспедиции — пункт Амдерма на Югорском полуострове, время — сентябрь месяц. Программа научно-исследовательской работы экспедиции не-

обычная и довольно сложная: летать только ночью, от зари до зари, ежедневно, в течение почти месяца. Каждый полет состоит из целого комплекса так называемых площадок, то есть примерно тридцатиминутных полетов, начиная с десятиметровой высоты (нулевая площадка) и далее через каждые 500 метров до высоты 4500 метров. Всего, таким образом, десять площадок. Все это должно происходить над водной гладью за сотни километров от берегов. После выполнения работ на последней площадке самолет уходит на материк, остальное время до самого рассвета ведет исследовательские работы над сушей. Таким образом, каждый полет продолжается не меньше десяти часов.

Осень. В эту пору года даже над континентом не бывает хорошей погоды, а тем более на побережье Северного Ледовитого океана. В эту пору здесь возможны и штормы, и туманы, и дожди, и снежная пурга. Небо почти всегда закрыто мощной толщиной облаков, а самое опасное здесь явление природы — это обледенение.

Но все это для северных широт явление привычное и для опытного летчика особых трудностей не представляет. От обледенения можно уйти выше, система контрольных приборов позволяет легко идти в облаках и даже производить посадку в тумане. Главное в другом.

Особенность полета на нулевой площадке на высоте десяти метров не в сложности пилотирования самолета, а в психологическом воздействии этого полета на летчика. Это аналогично тому, как если бы нам предложили пройти по доске, положенной на землю, что не составляет труда, а потом по этой же доске нужно было бы пройти над пропастью. Днем в нормальных условиях и то лететь бреющим полетом, чуть ли не касаясь пенистых гребней холодных волн, — мурашки по спине ползут! А тут — ночью, под облаками, в кромешной тьме, где почти ничего не видно, и доверяешься только показаниям приборов. Нет! Для этого нужны крепкие нервы и большая сила воли.

И так каждый день!

Взлетают вечером и уходят в море с таким расчетом, чтобы к началу работы была уже ночь. Идут на безопасной высоте. А потом начинают снижаться на первую площадку. Все ниже и ниже. Вот уже видна под тобой темнеющая бездна. Еще надо ниже. Уже заметны мелькающие в темноте, белесые блестки. Это пенистые гребни волн. Снижаться ниже что-то сдерживает. А голос про-

фессора монотонно звучит в шлемофоне: «Нет рабочей высоты, нет рабочей высоты. Чуть ниже. Еще ниже»...

Самому видно, что нет. И показания приборов подтверждают это. Радиовысотомер малых высот показывает высоту с точностью до полуметра. Другие дублирующие приборы — тоже, а снижаться еще ниже жутко. Наконец: «Рабочая высота есть», — слышен голос профессора, отсчет времени и... Теперь надо только выдержать режим полета. Особенно высоту: ни метра выше, ни сантиметра ниже. Летчики строго выдерживают параметры полета, а члены экспедиции спокойно ведут наблюдение и записи, короче, заняты своей научной работой.

Команда: «На второй этаж», и летчик меняет режим, набирает высоту, делает вторую площадку уже на высоте 500 метров. Напряжение частично спадает. Это при условии относительно нормальной погоды. И так до предельной высоты. Затем уходят обратным курсом, берут направление на Воркуту, и экспедиция продолжает работу уже над гористым материком. До самого рассвета. А потом домой, на посадку. Отдых, а к вечеру снова в полет. И так 22 полета за 23 дня, один день был выходной. И пожалуй, из этих полетов не было ни одного такого, которому бы благоприятствовала погода. Один из них был особенный, запомнившийся. Именно один из тех, в котором риск был на грани возможного.

Обычно перед каждым полетом экипаж тщательно изучает вместе с синоптиками метеорологическую обстановку в зоне полетов, а также запасные аэродромы, площадки, радиообеспечение. Командир корабля знакомил с метеообстановкой членов экспедиции, а затем принималось решение на вылет. Но решение всегда было одно: лететь.

Так было и на сей раз. Погода не предвещала ничего хорошего: плотная, низкая облачность, порывистый ветер. Самолет пошел на взлет. Вечерние сумерки быстро сменила темная ночь. Шли в сплошной облачности только по приборам, высота около 500 метров. Самолет потряхивало.

Чем дальше уходили от берега, тем крепче бросало самолет. Температура плюсовая. Вошли в зону плотного дождя. Мощность его была невиданной силы, даже на скорости полета отражалась. Самолет шел будто не в воздушной среде, а в жидкостной, вода ухитрялась находить щели и проникать внутрь самолета. Наконец, дождь прекратился, температура пошла на понижение, нача-

лось обледенение. Картина стала ясной. Они оказались в зоне раздела двух воздушных масс, как и предсказывали синоптики.

Плотные, холодные воздушные массы — «хозяева» севера — мощной лавиной продвигались с северо-востока, а навстречу им — пришельцы с далекого юго-запада — теплые, и встреча их произошла в Карском море. Теплые воздушные массы по пути порядком растеряли свою силу и мощь, но были еще способны оказать сопротивление. Произошло столкновение. Образовалась так называемая зона холодного фронта, или зона раздела воздушных масс, в которой и оказался самолет. Началось обледенение.

Можно было прекратить выполнение задания и вернуться домой. Можно было даже и не вылетать, зная наперед, с чем они могут встретиться в сложившейся метеообстановке. Но разве могут исследователи упустить такой случай? Наука, истинная наука, требует жертв, пренебрегает опасностью.

Обледенение становилось все интенсивнее. Самолет постепенно терял аэродинамические качества, становился менее послушным в управлении, с обледенелых винтов срывались куски льда и со страшной силой били по фюзеляжу, а от этого нарушалась центровка работы винтов, что вызывало большую тряску всего самолета. Временами казалось, что самолет не выдержит и рассыплется. Вдобавок — шторм, хаотические потоки воздуха бросали машину, как щепку.

И в этих невероятно тяжелых условиях нужно снижаться на нулевую площадку десятиметровой высоты. Предстояла самая ответственная часть полета. Самолет пошел на снижение. Обледенение не ослабевало. По-прежнему с винтов срывался лед и продолжалась тряска. Высота близка к критической. Вдруг резко изменилось атмосферное давление — и показатели высоты полета стали неточными. Правда, есть надежный радиовысотомер, но разве в подобной обстановке можно ему верить? Этот прибор показывает, что снижаться еще можно. Наконец, почти на нулевой высоте под самолетом стала просматриваться холодная бездна моря. А впереди горизонт захлестывает рваными клочьями облаков, и выдержать режим полета при такой видимости очень трудно. Борисенко решает включить посадочные фары.

И он включил свет. Его взору предстала своеобразная, невиданная доселе, жуткая картина. Из глубины

мрака наплывают на самолет гигантские, с пенистыми гребнями, как бы застывшие, остекленелые волны и также исчезают во мраке под самолетом. При такой поступательной скорости на малой высоте глаза не успевают фиксировать перекат волн, и все выглядит застывшим, остановившимся. В брызгах волн отражается свет прожекторов, и от этого над поверхностью моря кажутся взвешенными в воздухе мириады бриллиантовых бисеринок, что очень затрудняет выдерживать глазомер высоты. Несмотря на нулевую высоту, не прекращаются броски самолета. Обстановка сложилась крайне опасная. Не исчезающее перед носом самолета освещенное пятно своим однообразием и отраженным светом утомляет зрение, кроме того, появилось новое ощущение — ощущение пустоты. Кажется, перед тобой в освещенном секторе — мизерная площадка, а впереди, и особенно по сторонам, — бездонная пропасть, и стоит чуть свернуть в сторону, ты соскользнешь с площадки и исчезнешь в этой пропасти.

Как назвать, с чем сравнить эту представившуюся взору картину? Припоминается случай из фронтовой практики. Когда вернулись из первых ночных полетов, где бомбили вражеские цели, кто-то из летчиков спросил у Борисенко:

— А как тебе понравилось над целью?

Борисенко, помолчав, крутнул головой и ответил:

— Да, над целью адски было красиво. Все так выразительно, смертельно-угрожающе...

Да, пожалуй, и нашу ситуацию можно назвать адски красивой и смертельно угрожающей. Только там мы имели дело с врагом, а здесь с первозданной, необузданной, до конца непознанной стихией.

Все видели и все понимали, с каким риском связана их нулевая площадка, да и в целом весь полет. И все молчали. Члены экспедиции сидели за своими столиками с землистыми лицами в каком-то, казалось, роковом ожидании, хотя продолжали поглядывать на приборы и что-то отмечать на бумаге.

В составе экспедиции был старый полярник, видавший виды специалист, бывший авиаштурман, Жабринский. Человек в летах, давно оставивший штурманское дело, ставший исследователем. Он присел на подставной стульчик позади летчиков и молча, напряженно следил за происходящим. Его поразило хладнокровие пилота,

А когда программа была закончена, он крепко пожал руку Евгению Ивановичу:

— Спасибо тебе, дорогой. Особенный ты человек, Евгений Иванович, смелый и решительный. Мы так не летали. Если бы не ты, наша экспедиция не обогатилась бы таким научным материалом, какой она получила, благодаря твоему мастерству.

Но это было по окончании всей программы, а пока заканчивалось исследование на нулевой площадке и профессор дал команду на набор высоты.

Самое трудное осталось позади, но опасность не миновала. С начала набора высоты самолет снова вошел в зону обледенения. Теперь предстояло выйти из этой зоны и выполнить задание на всех промежуточных площадках.

Чем выше поднимался самолет, тем ниже была температура. Обледенение прекратилось, но самолет попал в снежную пургу. На высоте свыше четырех тысяч метров вышли за облака. Ярко светили звезды, машина вела себя спокойно. Весь ад кромешный остался где-то далеко внизу. Взяли курс на Воркуту.

Но как бы ни было приятно лететь за облаками, рано или поздно придется снова опускаться в пучину облаков. Начинался рассвет. Когда погрузились в облака, самолет снова окутала непроглядная темень. И снова его бросало, как щепку, и снова обледенение.

Аэродром их принять не мог, там свирепствовал ураган и облачность была до самой земли. Решили произвести посадку на запасной посадочной площадке. Там находился радиопривод, а в его створе — длинная песчаная посадочная полоса, начинающаяся пологим берегом от самой лагуны. Там можно посадить самолет в любую погоду, так как со всех сторон были открытые подходы, вокруг низменная равнина и хороший ориентир — широкая лагуна.

Привод работал, но погода была самая что ни на есть отвратительная. Борисенко зашел через радиопривод с курсом вдоль посадочной полосы и, как только оказался над приводом, включил секундомер. Теперь он действовал строго по отработанным им для данного самолета расчетам. Надо только выдержать курс, скорость, время.

Расчет точен, и Борисенко начинает уверенно снижаться до пятнадцатиметровой высоты. На этой высоте уже просматривается земля. Вот и водная гладь лагуны. А за ней начинается желтый песчаный берег. Выпускают шасси, закрылки, и самолет при отсутствии видимо-

сти покатился по плотной, влажной, песчаной полосе. Сели.

Кругом безлюдно, никого и близко нет. Деревня, в которой находится радиоприводная станция, расположена далеко, в нескольких километрах. Хмурое утро, дождь. Срулили в сторону с полосы, выключили моторы и, не выходя из самолета, стали ждать. Ждать, на какой более или менее обжитый аэродром разрешат перелететь, где бы можно было подкрепиться и отдохнуть. Чтобы в ночь снова отправиться в полет...

Полеты по обслуживанию научно-исследовательской экспедиции, о которых мы рассказали, это задание эпизодическое. Таких заданий Евгению Ивановичу приходилось выполнять очень много, разнообразных и по содержанию и по сложности их выполнения. Заданий специальных, чрезвычайных, не терпящих отлагательств. Но основная его работа — это ледовая разведка Северного Ледовитого океана и прилегающих к нему морей вдоль побережья от Мурманска до Берингова пролива, где проходит трасса Северного морского пути.

Северный морской путь является внутренней коммуникацией Советского Союза и имеет большое народнохозяйственное значение. По нему осуществляется завоз грузов в бассейны сибирских рек и в новые промышленные районы, возникшие за годы пятилеток на арктическом побережье, а также вывоз готовой продукции местной промышленности. Его протяженность от Архангельска до Берингова пролива около 4500 километров. Это ближайший путь из европейской части страны во Владивосток. Но главное препятствие Северного морского пути — льды.

Сто лет назад шведский арктический исследователь, возглавлявший русско-шведскую экспедицию, А. Э. Норденшельд, именем которого назван архипелаг в Карском море, высказал мнение, что Северный морской путь для регулярных коммерческих плаваний использовать невозможно. Для своего времени он несомненно был прав. Только после Октябрьской революции началось систематическое изучение и освоение этой водной магистрали.

Моря, по которым проходит Северный морской путь, в течение 8—9 месяцев покрыты льдом. Для наблюдения за перемещением и характером льдов в преднавигационный и навигационный периоды, для выбора наиболее благоприятных направлений и применяется ледовая разведка.

Центральный штаб проводки судов по Северному морскому пути находится в Москве, а два рабочих штаба размещаются на трассе: Западного участка на острове Диксон и Восточного — в бухте Тикси.

Евгению Ивановичу Борисенко приходилось работать под началом обоих штабов, и поэтому бассейн Северного Ледовитого океана — все моря и заливы, острова и берега от Мурманска до Берингова пролива он изучил, и не только их географическое расположение, но и рельеф местности, климатические особенности, техническое обеспечение аэродромов, посадочных пунктов, даже заселенность этих мест и бытовые особенности и традиции местного населения. Возможно, поэтому ему часто поручали специальные задания, не связанные с ледовой разведкой. А это, в свою очередь, давало возможность познавать не только прибрежную часть Арктики, но и глубины континента вплоть до Транссибирской магистрали, на Чукотке, в Якутии, в Магаданской области, на Таймыре и в других местах этого региона.

Места эти богаты оленями и пушниной, драгоценными металлами, каменным углем, нефтью, лесом, рыбой и другими ценностями. Край необжитой, малозаселенный, но исследуется, обживается — везде люди. Одни исследуют, другие строят, третьи добывают. И связь с ними осуществляется в основном при помощи авиации: доставить оборудование, почту, продовольствие, завезти людей и так далее.

А бывают и случаи, не терпящие отлагательств.

Есть на севере Чукотки золотой прииск Бараниха, оттуда в Восточный штаб проводки судов поступил сигнал: пять человек получили пищевое отравление, требуется срочная медицинская помощь, иначе людям грозит неминуемая гибель. Объявлено чрезвычайное положение: людей нужно спасать. А погода была настолько плохая, нелетная, что на всем побережье не поднимался в воздух ни один самолет. Кого послать? Выбор пал на Борисенко, хотя были и другие летчики, которым можно было поручить это задание. А где сейчас Борисенко? Оказалось — в Якутии, в Среднеколымске выполняет задание. И пошла радиограмма: «Летчику Борисенко срочно вылетать в Баранихи для спасения людей. Доставить в Среднеколымск. Вас будут ждать на аэродроме».

Дело идет о спасении людей. У летчиков полярной авиации не сходит с повестки дня известный девиз: «Сам погибай, а товарищей выручай». Надо лететь, невзирая

ни на какие погодные условия. И Борисенко полетел. Из самолета было выброшено все, что можно было выбросить, чтобы создать необходимые условия для лежачих больных. Взлетал вслепую по приборам, летел вне всякой видимости. Мощное обледенение. Аэродром посадки нашел только по расчетам, выйдя сначала на Чаунскую губу, а уже оттуда на малой высоте, ориентируясь визуально, нашел аэродром. На аэродроме стояла группа людей в ожидании самолета. Борисенко сел, подрулил к людям, не выключая моторов, и всего через несколько минут с больными на борту вылетел обратно. По пути один человек умер, а остальных четверых все же удалось спасти.

Сколько было радости на аэродроме после возвращения самолета из такого неимоверно трудного рейса! Сколько благодарности от коллектива работников прииска! Стоило рисковать. А для летчика сознание исполненного долга, оправдание доверия тех, кто ему это задание поручал; было компенсацией затраченной энергии и того риска, которому он подвергался в полете.

На краю советской земли, на мысе Дежнева в Уэлене заболел зимовщик. Срочно требовалось доставить лекарство, без которого человек может умереть. И опять выбор пал на Евгения Ивановича Борисенко.

Зима, низкая облачность, сильный шквалистый ветер, пурга. Такая же погода и в Уэлене. Как говорят, носа из дверей не высунуть. Если отказать, не полететь — совесть будет мучить. Да и уважение людей потеряешь, и Борисенко полетел. Вылетел он с мыса Шмидта и сразу затерялся в снежной мгле.

У него был пакет с лекарством в упаковке и с большими красными фалами, чтобы видно было при сбросе. О посадке и речи не могло быть. Шел по приводной. Вот и Уэлен.

Теперь надо снизиться, обнаружить точку обитания зимовщиков и сбросить пакет. Но не так-то просто было это осуществить. Летчик снизился до двадцати пяти метров, и только тогда стала чуть просматриваться земля, точнее, белая заснеженная твердь.

Шесть раз прошел над приводной радиостанцией, где находились зимовщики, пока не заметил радиомачты и людей, зашел в седьмой раз, сбросил пакет и потом ходил по кругу, пока не получил ответа сигналами: «Большое спасибо!»

Это спасибо и было той живительной силой, которая придала энергии для обратного полета.

...Оленеводы Чукотки жалуются: стаи волков разоряют оленьи стада, входят в азарт и уничтожают ценных животных десятками. И оленеводы просят авиаторов помочь им в уничтожении волков.

Охота на волков! Охота с воздуха! Это задание можно доверить только опытному летчику. И опять просят Евгения Ивановича.

Самолет Ан-2. На правое сиденье садится опытный охотник с ружьем, и они вылетают в район. А вот и стая волков. Сначала пикируют на них, они разбегаются, и начинается охота. Летчик кренит машину вправо — создает условия охотнику, тот берет на мушку... И волк убит. Гонят следующего.

А если не позволяют условия пристрелить на ходу — кустарник мешает или еще что, то гоняют зверя, пока тот не выбьется из сил, упадет и, оскалив зубы в сторону самолета, злобно смотрит, беспомощный, и тут охотник его убивает.

Очень кропотливая работа, особенно для летчика, — охотиться за зверем на малой высоте, порой по лесистой, пересеченной местности. Можно так увлечься, что не рассчитаешь перемахнуть возвышенность, и тогда — пиши пропало... Но летчик ведет машину хладнокровно, не поддаваясь азарту охотника, и это одна из характерных черт Борисенко. Воздушная охота закончилась успешно: волчьи стаи частично уничтожены, остальные сошли с насиженных мест, и оленьи стада долго не будут подвергаться волчьим налетам.

На острове Русский, самом крупном острове архипелага Норденшельда, работала научно-исследовательская гидрологическая экспедиция. У нее имелись собачьи упряжки, а корм для собак кончился. Из Москвы поступило распоряжение доставить на остров корм — капальхен в количестве трех тонн — и сбросить на месте базирования экспедиции. Задание поручается экипажу Евгения Борисенко.

Ну доставить — так доставить, капальхен какой-то... Мудреное название придумали. Наверно, оленина мороженая...

Капальхен — это тюленье мясо, заквашенное по-арктически и замороженное. На аэродроме Мыс Каменный, ничего не подозревая, загрузили полторы тонны этого груза в мешках по пятьдесят килограммов и полетели по назначению. В самолете, спустя час-полтора, почувствовали противный запах. Что бы это могло быть — недо-

уменно переглядываются ребята. А не в салоне ли что пролилось? Открывают дверь, а оттуда ударило таким смрадом, что на ногах не устоять.

Оказалось — это коварство капальхена. Пока он был замороженным, вел себя нормально. А в самолете тепло, он начал подтаивать и стал издавать такое зловоние, что и сравнить не с чем.

Связь с островом устойчивая, их уже ждут. Погода благоприятная, видимость хорошая, уже видно людей, собак. Люди рады, бросают вверх шапки, машут руками — приятно это наблюдать.

— Ну, ребята, приготовьтесь к последней операции — сбрасыванию груза. Крепитесь! — наставляет командир.

— Сбросим, подумаешь, не впервой.

С Борисенко на правом сиденье остался бортмеханик Павел Гончаров, а остальные, второй пилот Борис Ракитянский, штурман Виктор Фесенко и бортрадист Володя Трубенок, приступили к сбрасыванию.

Но сбрасывать нужно в определенную точку. По мешку сбросили — и самолет проскочил. Летчик делает второй заход. А на это уходит время. И так десять заходов. С земли сигналят: «Все в порядке».

Последний заход. Дверь самолета закрывается, и все трое вместе врываются в кабину, бледные, задыхающиеся, глаза навыкате, зрачки расширены — вот-вот упадут в обморок.

— Хватит!

А ведь доставлена только половина груза, еще полторы тонны нужно перевезти и сбросить. Потребовались большие усилия командиру корабля, чтобы уговорить экипаж...

На сей раз усовершенствовали способ сбрасывания и ускорили его процесс. Всю операцию выполнили за четыре захода.

Летчик заходит на пятый разворот, открывается дверь кабины. Ракитянский потерял сознание, его втащили в кабину. Виктор Фесенко едва проговорил:

— Командир, айда до дому... — И тоже опустился на пол в полуобморочном состоянии.

Экипаж не работоспособен. Надо что-то предпринимать. И Борисенко разрешил бортмеханику растереть лица пострадавших спиртом и граммов по пятьдесят принять внутрь. Ребята пришли в себя, сняли спецовки, переоделись, повеселели. Полет продолжался.

Одним из видов исследований Северного Ледовитого

океана является наблюдение на дрейфующих научных станциях. Первая такая научная станция, которой руководил И. Д. Папанин, была организована, как мы знаем, 21 мая 1937 года и называлась «Северный полюс-1». Великая Отечественная война прервала дальнейшее исследование Северного Ледовитого океана на дрейфующих научных станциях. И только в 1950 году появилась возможность организовать «СП-2». Начальником станции стал известный полярник М. М. Сомов. Ее коллектив в количестве 16 человек был высажен 1 апреля в наименее изученном районе океана — к северу от острова Врангеля. В этой операции активное участие принимал и Евгений Иванович Борисенко.

Ледовая разведка ведется в течение всего года, но наиболее интенсивно — в преднавигационный период. Для авиации это — страдная пора. Полеты ежедневные и продолжительные по 10—12 и более часов. По сути дела — половина суток. Набирают продуктов, на электрической плитке готовят обед. В самолете кроме заправки берут еще дополнительно две бочки горючего и дозаправляются в полете.

Для обследования дается обширный район, вот над ним и летают все время почти беспрерывно.

На борту самолета кроме летного экипажа находятся специалисты — метеорологи, гидрологи, гляциологи. Они имеют карты-кроки, на которые наносят ледовую обстановку и дают характеристику льда, например: припай, рапан, годовалый лед, многолетний, торосистый и т. д., его толщину в баллах и другие сведения, пишут донесение и вместе с картой сдают в рабочий штаб проводки судов. Там обрабатывают сведения со всех самолетов и передают в центральный штаб. И в процессе преднавигационной разведки вызревает общая обстановка еще до начала навигации. Эти сведения и рекомендации передаются в порты приписки судов. Суда пойдут по наиболее выгодным маршрутам. Корабли идут со своими грузами по назначению, а ледовая разведка продолжается. И так всю навигацию, и так из года в год.

Но как воздушные массы находятся в постоянном движении, так и вода, а вместе с ней и ледовые массы. И там, где еще недавно были нормальные условия для проводки судов, — там сегодня образовывается ледовый непроходимый массив, судно попадает в плен, не успевает выбраться, приходится зимовать во льдах. Тогда авиаторы ищут удобное место для посадки самолета и выво-

зят весь экипаж, оставляя только необходимый состав людей для поддержания жизнедеятельности корабля до следующей навигации. И живут вдали от Большой земли, но связь с ними не прерывается благодаря авиации.

Летчики привозят почту и, если нет условий, — сбрасывают груз с самолета, но зимовщики всегда держат посадочную площадку в рабочем состоянии, и если летчик произведет посадку у закованного во льдах судна, то это для зимовщиков настоящий праздник. Они и угостят летчиков, и попарят в баньке, и создадут комфортные условия для отдыха, помогут подготовить самолет к вылету. Так завязывается и укрепляется дружба между тружениками моря и неба, между моряками и авиаторами. И такая дружба не забывается.

Читатель помнит наш прерванный рассказ о летчике Васе Сухоткине, который в годы войны опустился до положения мародера, наживавшегося на несчастье голодавших ленинградцев, и был разоблачен и осужден как мародер на 10 лет, и куда-то сослан.

Потерял его след и Борисенко, но иногда о нем вспоминал. Евгению хотелось увидеть своими глазами талантливого в прошлом летчика, так высоко поднявшегося в мирное время и так низко падшего именно тогда, когда страна больше всего нуждалась в его таланте.

И он встретил его спустя несколько лет после войны на одном из аэродромов Дальнего Востока.

— Здравствуй, Вася! Как живется?

— Жизнь сносная, — ответил Сухоткин, — ко мне относятся неплохо, не голодаю, семья по-прежнему в Ленинграде. Шлют письма. В этом году надеюсь увидеться. Что будет дальше — предугадать не хватает сил. Знаю только, что к прошлому возврата нет.

«К какому прошлому», — хотелось спросить Евгению, но он не спросил. Он понял: человек сам перечеркнул свое прошлое. А без хорошего прошлого не приходится рассчитывать на лучшее будущее. Недаром крылатые слова народной мудрости гласят: «Береги честь смолоду!» Борисенко хотелось забыть обо всем этом, забыть о человеке, достойном забвения. Но хрустальная пепельница, занимающая свое место на письменном столе и ставшая теперь уже семейной реликвией, напоминает о тех далеких, тяжелых для нашей Родины временах, о блокадном Ленинграде, о его защитниках, а рядом с ними и о тех...

Хорошее помнится. Но плохое — тоже не забывается.

## ЭПИЛОГ

Так и проработал Евгений Иванович Борисенко в авиации 31 год. За эти годы он налетал 18 тысяч часов. Много это или мало? Если эти часы перевести на восьмичасовой рабочий день с выходными, то в воздухе Борисенко пробыл десять с лишним лет.

В 1962 году Евгений Иванович уволился из авиации. Ему предлагали любую наземную работу в любом аэропорту, но Евгений Иванович до конца остался верен своему принципу: если служить в авиации, то только — летчиком. А раз летать уже не годен, то — подальше от авиации, чтобы не бередить душу, не расстраиваться. И он избрал для себя новую, далекую от прежней, специальность — хозяйственника. Окончил двухгодичные курсы хозяйственных работников ВЦСПС и работал по этой специальности пятнадцать лет.

В последние годы он — начальник штаба Гражданской обороны одного объекта народного хозяйства. За активную работу отмечен Министерством обороны знаком «Отличник ГО СССР». Он гордится оценкой своего скромного труда.

Активный агитатор. Ветеран труда и войны. Ветеран партии, отметивший в 1983 году пятидесятилетие пребывания в рядах КПСС, и все эти годы он оставался страстным пропагандистом идей партии, воодушевлял людей на претворение в жизнь ее планов и предначертаний. Персональный пенсионер — желанный гость в школах, учебных заведениях и рабочих коллективах.

В своей трудовой деятельности он отошел от авиации, но душой и сердцем остается в небе. И, если услышит гул моторов пролетающего самолета, обязательно остановится и по старой привычке поднимет голову. Только авиация нынче стала не та: звук слышен с одной стороны, а самолет совсем в другой, далеко опередив свое звучание.

Скоростная, высотная, не страшны ей никакие капризы погоды, и в том числе обледенение. И это вполне закономерно. Процесс совершенствования авиационной техники продолжается. И нам, ветеранам авиации, отрадно сознавать, что мы имеем достойных преемников, покорителей неба. Прожитое время не остается бесследным.

## СОДЕРЖАНИЕ

*Стр.*

Часть первая

**У истоков**

Призыв . . . . . 4
Дорога в небо . . . . . 8
Северные тропы . . . . . 12
Матричное звено . . . . . 18
Доверие . . . . . 27
Чкаловский почерк . . . . . 38

Часть вторая

**Война**

Первые неудачи . . . . . 44
Решать самому . . . . . 58
Полк — мой дом... . . . . 66
Полк 748-й . . . . . 76
Дальние полеты . . . . . 82
Сталинград . . . . . 109
На Курской дуге . . . . . 122
Последний боевой... . . . . 129

Часть третья

**В мирном небе**

Возвращение . . . . . 138
Арктика . . . . . 143
Эпилог . . . . . 159

*Степан Иванович Швец*

РЯДОВОЙ АВИАЦИИ

Редактор *М. И. Ильин*
Художник *А. М. Драговой*
Художественный редактор *Т. А. Тихомирова*
Технический редактор *М. В. Федорова*
Корректор *А. К. Акименкова*

ИБ 2894

Сдано в набор 22.07.85. Подписано в печать 15.02.86. Г-92619.
Формат 84×108/32. Бумага тип. № 3. Гарн. об. нов. Печать высокая.
Печ. л. 5. Усл. печ. л. 8,40. Усл. кр. отт. 8,40. Уч.-изд. л. 9,20.
Изд. № 4/1564. Цена 25 к. Тираж 65 000 экз. Зак. 7-529.

Воениздат, 103160, Москва, К-160.

Отпечатано с матриц 1-й типографии Воениздата
103006, Москва, К-6, на Книжной фабрике имени М. В. Фрунзе,
310057, Харьков-57, ул. Донец-Захаржевского, 6/8.

25 к.