



Заварухин Павел Филиппович

Солдат пяти войн (В пяти частях. Начало в томе 5)

Часть 2. Постижение мечты

В первой половине декабря 1937 года, после 14-месячного отсутствия, я вновь прибыл в знакомый мне город Брянск, в авиационный гарнизон, в котором проходили первые годы моей службы. Вспоминались события прошедшего времени, напряженной учебно-боевой подготовки. Сопоставляя всё это с условиями боевой работы, проводимой добровольцами в Испании, возникало чувство благодарности командирам, которые проводили с нами, молодыми авиационными кадрами, плодотворную напряжённую боевую подготовку, возвращая профессионалов своего дела.

По всему было видно, жизнь в гарнизоне и городе шла в привычном умеренном ритме. Казалось, что всё идёт своим чередом. Однако, присмотревшись к городу, его жителям, населению авиа гарнизона, возникало порой такое ощущение, что людей мучает какое-то напряжение, сдержанная тревога. Это было, видимо, навеяно событиями, происходившими в стране - продолжавшимися репрессиями, а также событиями в мире: войной в Испании, Китае.

Но изменения имеются. Проведены некоторые штатно-организационные мероприятия в ВВС РККА. В бригаде упразднены истребительные авиационные эскадрильи. Сформированы истребительные авиаполки. Авиационные отряды преобразованы в авиаэскадрильи истребителей. В истребительных подразделениях и частях мало знакомых лиц, они укомплектованы молодым составом. Из прежнего состава авиационной бригады большое число летчиков и техников ушло добровольцами в Испанию и Китай. По возвращении из Испании многие были переведены в другие авиаединения, пошли на повышение либо находятся в «отпуске» и ждут новых назначений. Проведя два-три дня в Брянском гарнизоне, повстречавшись со старыми друзьями, я затем уехал в Оршу - место дислокации 14-й бригады. В эту бригаду мне было предписано явиться для дальнейшего прохождения службы.

Орша и Оршанский гарнизон мне были незнакомы. Незнакомо было и командование бригады. Однако в бригаде меня приняли хорошо, доброжелательно. Время было обеденное, и начштаба бригады сразу же предложил мне отобедать. Он сказал, что командир бригады примет меня в 15.00 в своём кабинете. Обед был традиционно авиационный, и я с удовольствием отобедал в лётной столовой.

Командир бригады принял меня доброжелательно, подчёркнуто вежливо. Приняв доклад, моё назначение в бригаду он приветствовал. Поздравил с благополучным возвращением из правительенной командировки, с награждением правительственными наградами. Задал ряд «дежурных» вопросов, и в конце беседы объявил мне своё решение - определить на работу инженером по вооружению формируемого истребительного авиаполка, а также сказал, что после того, как я устрою свои дела в новой должности, мне разрешается месячный отпуск до февраля 1938 г. Командира бригады я поблагодарил за оказанное доверие. Потом изложил своё желание переучиться на лётчика. Сказал при этом, что данный вопрос мною обговорён в Москве: там его будет решать Военный Совет ВВС. Но, возможно, будет прислан запрос командиру бригады. Я убедительно просил комбрига положительно содействовать моему желанию. Он заверил меня, что препятствий с его стороны не будет.

После беседы с комбригом представился командиру формируемого ИАП. Командир полка был из тех летчиков, кто еще не побывал в Испании, но желал туда поехать. Принял хорошо, внимательно выслушал мои желания в связи с назначением в его полк. Сказал «Устраивайтесь на жильё», и перенёс большой разговор на следующий день.

Итак, я начал вживаться во всё новое, мне неизвестное. Командир полка принял меня утром следующего дня. О многом расспрашивал, внимательно слушал. Обговорив с ним все вопросы о предстоящей моей работе в новой должности и получив разрешение на отпуск, выехал к родителям в деревню Разгуляй. Путь был недолгим - из Орши в Горький, оттуда в Красные Баки - и вот родительский дом. Стоит ли описывать ту радостную встречу с родными после долгой разлуки?! Да, если учесть, что они чувствовали, догадывались, знали о том, что я был в Испании, в круговорти военных событий. Пробыл с родными неделю и, рас прощавшись, отбыл в другие края. На обратном пути в Оршу заехал в Горький к брату Василию. Он жил там с семьёй, работал на автозаводе. Пробыл я в семье брата два дня. За это время смог навестить брата Ивана, также работавшего в Горьком, и друга по комсомолу - Кудряшова Александра Фёдоровича. Он в это время был секретарём Горьковского областного комитета ВЛКСМ.

Находясь в г. Горьком, я получил из Оршанской авиабригады уведомление от штаба ВВС о том, что я включён в группу слушателей по переучиванию на лётчика в Сталинградском летном училище. Срок прибытия в Сталинградскую летную авиашколу 20-22 февраля 1938 г. То есть, в моём распоряжении оставалась всего одна неделя отпуска. Быстро завершив свидание с родственниками и знакомыми, поспешил к месту службы в г. Оршу, в свой ИАП. Проезжая через Москву, заехал в штаб ВВС и, удостоверившись в действительности такого решения, продолжил свой путь в Оршу. Кажется, моя желанная мечта сбывается.

Доложил командиру ИАП о прибытии из отпуска в связи с телеграфным уведомлением, полученным во время отпуска. Командир полка посоветовал мне обговорить необходимые вопросы по службе с моим преемником. «Используйте оставшиеся дни отпуска по своему усмотрению и готовьтесь

убыть к сроку в Сталинградское училище», - сказал мне командир полка. По завершении сдачи своих служебных дел в полку, в моём распоряжении оставалась пара дней. И тут - приятное событие: встретил в бригаде друзей и соратников по Испании: С. Кузнецова, который оставался на севере Испании инструктором эскадрильи И-16, обучавшим испанских лётчиков. Встретил и Валю (Валериана) Яманова, друга по Брянску, побывавшему в Испании. Он был ранен в Алкала-де-Энарес: когда по аэродрому нанесли удар «юнкерсы», он вырвались на взлёт; подлечился в испанском госпитале - и вот, прибыл в родные места.

Оставшиеся в моём распоряжении дни мы провели весело в дружеском общении по полной норме, благодаря супруге Вали Яманова - Антонине. Она была хорошей хозяйкой и товарищем в семье летчиков-истребителей и авиаторов вообще - честь и хвала ей!

День отъезда. Попрощался с друзьями и близкими товарищами, и в путь. Приняли на «дорожку» под здравицы за скорую встречу по завершении учёбы. Забрал чемодан с пожитками - небогатым холостяцким барахлишком, и в дальний путь, по маршруту Орша-Брянск-Москва-Сталинград.

В двадцатых числах января я прибыл в Сталинград. С вокзала сразу же уехал к месту назначения - в авиагарнизон, где размещалось авиационное училище. Оно располагалось недалеко от центра города. Прибыв в училище, замечая, что здесь уже собирались многие из тех, кому предстоит решать ту же, что и у меня, задачу. Начальник училища полковник Нечаев приехавших слушателей принял лично во второй половине дня. Он приветствовал прибывших на учёбу, разъяснил порядок прохождения мандатной и медицинской комиссий, определил места проживания и питания. Напомнил цель нашего прибытия в авиаучилище и поставил задачи на первый период обучения, при этом, заявив, что подготовку этой группы «слушателей» он берёт под свой личный контроль. Напомнил о соблюдении воинской дисциплины и хорошего поведения в гарнизоне и городе.

Разместили нашу группу в общежитии курсантов, которое представляло из себя здание баракного типа. Питание осуществлялось в общей столовой. Состав прибывших на переучивание (порядка 30 человек) был различен по

профессии, возрасту и воинским званиям. В большинстве своём это были добровольцы, побывавшие в Испании - авиационные техники, стрелки-радисты, штурманы, и даже авиационные инженеры, пожелавшие стать летчиками. В начале надлежало пройти «социальный отбор»: мандатная комиссия выясняла социальное происхождение и прохождение прежней службы. Пройти эту проверку было нетрудно, все мы не раз были проверены в ВВС. Затем предстояло пройти фильтрацию медкомиссии и строгий экзамен. Всё также прошло успешно. Прибывшие в училище кандидаты на переучивание были зачислены слушателями. Группа слушателей (старший - майор Васильев) была разделена на два отряда. Началась планомерная напряжённая учёба. Программа обучения была рассчитана на 6 месяцев. В соответствии с ней, предстояло пройти теоретический и затем - практический курс. Предстояло изучить аэродинамику, матчасть самолётов, двигателей, штурманское дело, военную географию, топографию, тактику и уставы. И, конечно, планировалось проводить комплекс спортивно-физических занятий. Для занятий с группой слушателей были выделены опытные хорошо подготовленные преподаватели и инструкторы.

Успешно закончив теоретический курс обучения и сдав зачёты, приступили к практическим полётам. Для выполнения этой части программы обучения переехали на другой аэродром - Гумрак. Лётная подготовка велась последовательно на самолётах У-2, Р-1, Р-5, И-5, И-15. Проводя лётную подготовку, инструкторы и командиры подразделений (звена, отряда) определяли способность слушателя во владении самолётами в полёте, затем давали советы и рекомендации. Мне однозначно предписывалось стать истребителем. Поэтому на завершающем этапе обучения я выполнил полностью программу на самолёте И-15. На нём я был экзаменован с оценкой «отлично».

Ход обучения в училище осуществлялся строго по программе, но в меру ускоренно. Строевые части ожидали пополнения летчиками. Командование училища и те, кто был привлечен к обучению группы слушателей, трудились с полной отдачей сил и умения. Это обуславливалось задачами по укреплению обороноспособности страны в условиях складывавшейся в мире сложной обстановки. Продолжалась

война в Испании и Китае. Гитлеровцы превратили Германию в военный лагерь и спешно готовили армию для осуществления своих разбойнических замыслов. В марте 1938 г. Германия захватила Австрию. Япония, захватившая часть территории Китая, распространяла агрессию на другие страны. Западная дипломатия всеми силами стремилась направить фашистскую агрессию на Советский Союз.

В сентябре был закончен полный курс обучения. Настал момент подводить итоги. Слушатели переехали в авиационный гарнизон, в город. Вечером в торжественной обстановке начальник училища поздравил слушателей с успешным окончанием учёбы и приобретением новой профессии лётчика. Зачитал приказ Наркома обороны о назначениях и присвоении новых воинских званий. Мне было присвоено звание старший лейтенант и должность - командир звена; определен для прохождения службы в ВВС МВО. Хорошо помню из приказа Наркома обороны также и то, что в ВВС МВО назначаются лётчики, окончившие Сталинградское лётное училище: Чижевский А., авиационный инженер-капитан - командиром звена; Предков М.И., штурман, старший лейтенант - командиром звена; Соколов Г.М., старший лейтенант - старшим лётчиком. В распоряжение ВВС РККА - Девятников И., старший лейтенант - лётчиком-бомбардировщиком; Пархоменко Е., старший лейтенант - старшим лётчиком. Все мы, в числе группы слушателей, проходили обучение в одном учебном отряде и сдружились. Саша Чижевский прибыл в училище из ленинградского НИИ, Миша Предков - бывший штурман ТБ-3, дальневосточник; Гриша Соколов - авиамеханик, участник событий в Испании в группе у Гусева. Иван Девятников - авиатехник экипажа Каманина, Женя Пархоменко - авиатехник, приёмный сын Ворошилова. Иван Девятников был единственным семейным среди нас, имел квартиру в Москве, которая потом многие годы служила нам пристанищем, «штаб-квартирой», когда приходилось бывать в Москве.

В один из дней выехали из Сталинграда в Москву, к месту назначения. Григорий Соколов выехать с нами не смог - заболел. Появился в Москве через две недели. Ехали мы в столицу с хорошими чувствами и в приподнятом настроении. Прибыв в столицу, незамедлительно направились в штаб ВВС

МВО и сразу попали на приём к начальнику штаба. Он принял нас доброжелательно, приветствовал наше прибытие. Просмотрев предъявленные документы, доложил командующему о прибытии новой группы лётчиков. Командующим BBC МВО в этот период был комбриг Еременко, участник боёв в Испании.

Командующий принял нас доброжелательно. Поинтересовался, как прошла учёба в лётном училище, как понравилась новая профессия. Выслушал нас внимательно и пожелал успехов в военной службе в новом качестве. Затем объявил, что нам надлежит убыть в Люберцы, в 6-ю авиабригаду, там о нашем прибытии уже будет известно. Ответив: «Есть!», отбыли к новому месту службы.

На станции Люберцы перед нами предстал огромный военный городок с калиткой для прохода. Штаб авиационной бригады размещался в большом приземистом здании на окраине аэродрома. Первым нас встретил дежурный офицер, который направил нас к начальнику штаба. Начштаба доложил командиру бригады о нашем прибытии и отвёл нас в его кабинет. Командир бригады полковник Сбытов Н.А. принял нас стоя, поздоровался с каждым, поприветствовал с приездом. Ознакомился с каждым, потом поинтересовался, как настроение, как семейные дела (а мы все были холостяки), при этом напомнил, что с жильём трудновато. Определил наше место по службе - в 34-й ИАП. Пожелал успехов в воинской службе, успехов в боевой и политической подготовке. Одновременно с этим сказал, что вопрос с очередным отпуском решит командир ИАП.

И вот мы, всей четвёркой так и бродившие по штабным лабиринтам, у командира полка. Командовал 34-м ИАП в то время майор Рыбкин П. (тоже участник боёв в Испании). Он дружески нас приветствовал, провозгласив: «В нашем полку прибыло!» Одобрительно отозвался о том, сколь своевременно полк получает кадровых лётчиков. Обговорив все вопросы текущего момента по службе и быту, сказал, кто в какую эскадрилью зачислен, и отвёл нам два дня на устройство личных дел. При этом сообщил, что его зам. по тылу покажет квартиру, двухкомнатную, выделенную нам командованием бригады. После обустройства в квартире нам предоставляется очередной отпуск на месяц с выездом из гарнизона.

Так началась моя военная служба в новом качестве: лётчика-истребителя. Назначение всей нашей четвёрки «братьев» (так нас часто называли) в один полк нас, конечно, устраивало. Мы сдружились во время переучивания в Сталинградском училище, и в дальнейшем так сложилось, что наши пути в военной службе долгое время были совместными. Семьями в тот период мы не были обременены, а военные события следовали одно за другим. К тому же, получив для проживания по комнате на двоих, мы ощущали определенную житейскую стеснённость. Было ощущение, что всё ещё продолжается наша курсантская служба.

Предоставленный месячный отпуск хотелось провести по-хорошему, с выездом на море. Однако на выделенный нам период отпуска путевок на морские курорты получить не удалось ни в авиабригаде, ни в штабе ВВС округа. Дни отпуска уходили. Но мир не без добрых людей. Помочь нам решили рядовые сотрудницы Главного штаба ВВС. Они предложили такой ход: в Москве находился начальник ялтинского дома отдыха «Красный летчик» Кострыкин Петр Павлович. Наши доброжелательницы пообещали обговорить с ним вопрос об устройстве нас на отдых в «Красный лётчик» без путевок. При этом они так уверовали в положительном решении данного вопроса, что категорически объявили, чтобы мы обзавелись проездными документами и прибыли на Курский вокзал к поезду Москва-Севастополь. «С этим поездом отъезжает из Москвы Петр Павлович Кострыкин. Вас с ним познакомим, надеемся, будет дано добро. Нам останется только пожелать вам доброго пути к Черному морю», - сказали они.

Рекомендация нами была принята, и встреча у поезда состоялась. Петр Павлович вопрос решил положительно. Прибыв к месту назначения в санаторий «Красный летчик», хозяин отвел нам на троих для проживания двухкомнатную веранду, дал нужные поручения обслуживающему персоналу. Мы стали безмятежно отдыхать. Купались в море, в меру загорали и, конечно, вечерами прогуливались по набережной. Изредка были участниками экскурсионных поездок по историческим местам Крыма. Дни летели быстро, отпуск близился к завершению. Мы, полные сил и здоровья, готовились к возвращению в часть для летной боевой учебы.

В один из дней мы с Мишой Предковым, проходя по городу, неожиданно встретили мужчину, вышедшего из горкома ВКП(б), который, заметив Михаила, окликнул его. Они обнялись, дружески похлопывая друг друга по плечам. Затем знакомый Михаила познакомился со мной. Это был секретарь горкома, ранее живший вместе с Михаилом в одной станице. Друг друга они давно не видели, а здесь - повстречались. Он извинился за краткость встречи - спешил по делу, и тут же пригласил нас, если пожелаем, поехать с ним в совхоз «Массандра». Там вскоре состоится совещание по подведению итогов соцсоревнования между совхозом «Массандра» и Новороссийским совхозом шампанских вин. Было назначено место и время встречи. На следующий день секретарь горкома забрал нас на своей «эмке» у санатория, и мы прибыли в совхоз «Массандра». Встретил нас парторг совхоза. Затем нам было предложено два варианта пребывания: присутствовать на совещании при подведении итогов или ожидать его окончания, находясь в кабинете парторга. Мы выбрали второй вариант. Нам было разрешено дегустировать, если пожелаем, имеющиеся в шкафах кабинета вина, за исключением тех, что стояли в шкафу «Х». В нем находились выдержаные марочные сорта вин, не только «Массандра», но и заграничные. Представленной свободой мы, конечно, не злоупотребляли, дегустацию провели скромно, памятуя об обеде, который должен был состояться после совещания.

После совещания и объявления победителя всех пригласили к столу. Секретарь горкома отбыл из «Массандры», ссылаясь на дела. Мы тоже покинули трапезу. Парторг совхоза, извинившись, что уделил нам мало времени для знакомства с работой совхоза, предложил нам прибыть сюда на следующий день. Он сможет показать нам многое и по полной программе провести дегустацию вин. Мы согласились с предложением. На следующий день мы, уже втроем, прихватив Сашу Чижевского, к установленному времени прибыли в совхоз «Массандра». Встречал нас парторг, он и возглавил экскурсию по богатейшим подвалам, а затем провел дегустацию. Мы увидели масштабность работы совхоза, множество марочных вин, процесс их изготовления и хранения. В дегустационном зале стояли массивный стол,

дубовые тяжелые не сдвигаемые кресла, разномерные калиброванные бокалы для каждого сорта вина. Надегустировались мы в меру. В завершении нам предложили журнал для записи отзывов. Предварительно ознакомились с некоторыми из них, оставленными там ранее. В журнале имелись записи многих известных людей, в частности Максима Горького, полярника Кренкеля и других. Запомнилась запись Кренкеля: «Раньше я употреблял преимущественно водку, а теперь буду и вино». Покидая совхоз «Массандра», мы поблагодарили гостеприимных хозяев за оказанное внимание, пожелали им успеха. В завершение всего нам в качестве подарка преподнесли три свертка, по пять бутылок вина в каждом: «Массандра», «Розовый мускат», «Белый мускат», «777» и «Черный жемчуг».

К месту будет сказать, что накануне, на совещании, старший группы представителей Новороссийского совхоза шампанских вин настоятельно приглашал нас поехать в Новороссийск, в их совхоз, предлагая хороший прием. Добраться туда предлагал вместе с ними на катере. Но мы, поблагодарив, отказались, поскольку это были последние дни нашего пребывания в Ялте. Они восприняли наш отказ с пониманием и тут же передали в дар нам шесть бутылок шампанского.

Вот с таким грузом напитков мы возвращались из отпуска в свой гарнизон. При этом условились, что весь дар будет употреблен только на свадьбе кого-либо из нашей четверки. Но после того отпуска за период 1938-40 г.г. никто из нас семейным человеком не стал, возможно, что и по причине участия в военных событиях. Винный дар ушел «по мелочи».

Возвратясь из отпуска в полк, я сразу включился в интенсивно ведущуюся полком лётно-боевую подготовку. Отрабатывался индивидуальный пилотаж, групповая слётанность (до полка включительно). Проводились воздушные стрельбы, учебные воздушные бои, полёты по маршруту. После отработки этих элементов лётной подготовки приступили к ночной подготовке. Отрабатывались полёты «под колпаком», полёты в облаках и ночью. Подготовка лётного состава подразделений и полка велись в объёме, требуемом для уровня, соответствующего уровню защитника

неба Москвы. При этом особенно большое внимание уделялось ведению воздушного боя, воздушной стрельбе. Это означало, что лётчику требовалось освоить самолёт-истребитель в совершенстве и полностью использовать в бою его боевые и пилотажные возможности. Ведя напряжённую учебно-боевую и лётную подготовку, бригада и наш 34-й полк готовились к участию в воздушном параде 1 мая 1939 г. над столицей СССР. Я также был включён в состав участников парада, что, конечно, меня ободряло и радовало.

Парад над Москвой 1 мая был впечатляющим по составу его участников и прошёл успешно. После завершения парада в Кремле правительство организовало торжественный приём, на котором я присутствовал. Здесь я встретил многих из лётчиков-истребителей, воевавших в Испании. На этом приёме впервые я видел почти всё руководство Советского Союза во главе со Сталиным.

После этого события в истребительных частях авиабригады продолжалась лётно-боевая подготовка, которая велась с ещё большей напряжённостью и интенсивностью. Делался упор на освоение полётов в сложных метеорологических условиях и ночью. Это требовали события, происходившие в мире. Мюнхенское соглашение, безусловно, ускоряло развязывание Второй Мировой войны. В мае 1939 г. начались военные события в Монголии, на р. Халхин-Гол. Японские войска, оккупировавшие Манчжурию, планировали захватить территорию МНР, а в дальнейшем - прорваться в Северное Забайкалье, перерезать Транссибирскую железную дорогу и отрезать Дальний Восток от остальной территории СССР. 28 мая силами свыше 2500 штыков и сабель, при поддержке танков, бронемашин, артиллерии и авиации, они повели наступление на территорию Монголии. Монгольские части и пришедшие им на помощь части РККА отбросили противника на 1,5-2 км от места вторжения. Это, однако, не остановило агрессию Японии. В июле японские войска предприняли второе крупное наступление с целью продвинуться вглубь монгольской территории.

* * *

Вскоре после майских торжеств, в одно июльское утро в гарнизоне прозвучала боевая тревога. Согласно боевого расписания, захватив необходимое, мы прибыли на аэродром и быстро подготовили самолёты к возможным боевым действиям. Ждали дальнейших распоряжений. По истечении 40-50 минут после объявления тревоги, последовал приказ - всем построиться у крайнего ангаря согласно боевому расписанию. Прошло 10 минут - все в сборе. К ангару, к строю лётно-технического состава, прибыли командир бригады полковник Сбытов, начальник штаба и комиссар бригады. Поздравили с хорошо выполненными задачами по сигналу боевой тревоги, обошли строй полков, проверили экипировку. Затем, видимо, по заранее подготовленному списку, пофамильно вызывали лётчиков и техников, приказав им построиться на правом фланге полков. Потом последовал опрос о состоянии здоровья, семейном положении, обеспеченности жильём, а также о наличии причин, препятствующих скорому убытию из гарнизона для дальнейшего прохождения службы в отдалённых районах. Конечно, всем было понятно, что это за удалённые районы, так как в это время разрастались военные события на территории дружественной Монголии. Из числа объявленных фамилий был сформирован полк, командиром которого назначался майор Кузнецов. Затем всех отпустили по домам. При этом было приказано лицам, зачисленным во вновь сформированный полк, через 4 часа явиться на аэродром, откуда на автотранспорте они отбудут на Ярославский вокзал столицы, где их ожидает спецпоезд.

Я также был включён в состав убывающего истребительного полка. Так завершилась моя недолгая, но интересная и напряжённая работа в строевой части ВВС МВО в должности командира звена. Собрав необходимые, в предстоявших условиях работы, вещички, оставив под присмотр Саши Чижевского оставляемое имущество (только он из нашей четвёрки оставался в гарнизоне) наша тройка: я, Миша Предков и Григорий Соколов - в назначенный срок убыла из гарнизона на восток. При необходимости оставленное нами имущество нужно было сдать коменданту КЭЧ на хранение.

С Ярославского вокзала Москвы «скорым» мы стартовали в направлении Дальнего Востока. Путь предстоял неблизкий и продолжительный. Время в пути мы коротали за бурными дебатами, обсуждая положение в стране и мире. Кое-кто из лётчиков имел при себе географические карты Сибири и Забайкалья, по ним мы заинтересованно изучали места, куда нам вскоре предстояло прибыть. В нашем вагоне «гидом» выступал Миша Предков. Он много лет служил в Забайкалье, штурманом в бригаде тяжёлых бомбардировщиков, поэтому имел хорошие познания об этом крае.

Нам казалось, что поезд движется медленно. Хотелось поскорее прибыть к месту назначения. Миновали Свердловск, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, озеро Байкал, Улан-Удэ, Читу. И вот на небольшой станции «111-й разъезд» поезд остановился. Нам - команда: «Москвичам - сходить, приехали». Встречает нас офицер местного авиагарнизона, приглашает в автобусы и отвозит в авиационный городок. Здесь нам указываются места для проживания - солдатские казармы баракного типа. Затем приглашают на ужин. Столовая представляла собой большой хорошо обставленный зал. Накормили нас по лётной норме.

Утром следующего дня мы прибыли на аэродром. Боевых самолётов там не было, зато стояло большое количество ящиков с истребителями, которые надлежало собрать и привести в боевое состояние. К выгрузке самолётов из ящиков, а затем и их сборке был привлечен весь личный состав прибывшего из Москвы ИАПа, а также технический состав и обслуживающий персонал аэродрома. К нашему удивлению (и восхищению) это были самолёты-истребители нового типа И-153, о которых мы мало знали. Таких самолётов до этого времени в строевых частях не было. С хорошим настроем, энтузиазмом, мы приступили к сборке самолётов и изучению этой техники. Собранные самолёты были облётаны и приведены в полную боевую готовность. Затем были организованы учебно-тренировочные полёты с главной целью - отработка техники пилотирования на этом типе истребителя. Полёты проводились каждым лётчиком на закреплённом за ним самолёте. Стоит упомянуть, что меня как опытного «оружейника» командир полка Кузнецов обязал

контролировать ход подготовки и отладки вооружения самолётов для его последующего боевого применения.

По истечении пары-тройки дней, когда завершилась подготовка полка к боевым действиям, к нам на аэродром прилетел из района боёв в Монголии майор А. Зайцев. Он передал приказ командующего ВВС Смушкевича о том, чтобы через сутки полку быть в готовности к перелёту на аэродромы в район боевых действий. На следующий день на бомбардировщике СБ к нам прилетел сам Смушкевич. Он, убедившись в готовности полка к перелету, приказал осуществить вылет во второй половине дня. Лидером полка назначил майора Зайцева. После обеда, забрав личные «походные» вещи, лётный состав собрался на аэродроме. Командиром ИАПа был указан порядок взлёта, следования по маршруту и порядок посадки на промежуточном аэродроме для дозаправки. Полёт по маршруту - на малой высоте (в целях скрытности перебазирования), в правом пеленге эскадрилий, запасной аэродром - Баян-Тумень. Через 30 минут после постановки задачи все экипажи взлетели. Заняв в полёте установленное место в строю, взяли курс на Баян-Тумень. Посадку на него произвели организованно и без происшествий. Быстро проведя дозаправку самолётов, были готовы ко второму этапу перелёта. Майор Зайцев, лидировавший полк, перед вылетом ещё раз напомнил, что полетим к линии фронта, пройдём вблизи нескольких прифронтовых аэродромов. «Рекомендую на маршруте полёта присматриваться к обстановке. Изучайте район предстоящих боевых действий, запоминайте характерные ориентиры», - сказал он в прифронтовой аэродромной зоне. Ещё раз напомнил, что полёт будет проходить на малой высоте. Перед посадкой на очередной аэродром будет дан условленный сигнал. Посадка - аналогична той, что была произведена на Баян-Тумень.

Во время полёта маршрут несколько раз менялся. Кругом простиралась степь, изредка встречались невысокие сопки, местами в степи встречались табуны диких лошадей. Вдруг последовал сигнал на посадку - ведущая «Чайка» покачала крыльями. Рассредоточиваемся и в установленном порядке заходим на посадку. Действительно, слева по курсу полёта видна чуть заметная поляна - она-то и оказалась нужным нам

аэродромом. День уже был на исходе, но сели все лётчики полка в пределах нормы. Возбуждённые, радостные, собрались в круг. После краткого разбора перелёта командир дал команду на ужин. Было сказано: дальнейшие указания получите позднее.

На «аэродроме» не было никаких строений. Лишь в 300-400 метрах от рабочей части поля виднелись, чуть выступая над землёй, землянки. Это и были помещения для жилья, приёма пищи, а также баня.

Утром следующего дня полк был построен на аэродроме в готовности получить боевую задачу. И тут - приказ совсем другого содержания: лётному составу прибывшего полка самолёты И-153 передать лётчикам другого полка, взамен получить И-15. Мы были озадачены, удивлены и огорчены. Многие из нас высказывали недовольство и возмущение. На это тут же было сказано, что данное решение принято командующим ВВС РККА Смушкевичем. Самолёты И-153 передаются лётчикам, которые уже ведут боевые действия с японцами. Им было обещано вручить новые самолёты, поступающие на усиление истребительной авиации фронта.

Надо заметить, что умелое и достаточно эффективное применение И-153 в воздушных боях с японскими самолётами в какой-то мере смягчило нашу обиду и досаду на то, что не нам пришлось испытать в боях новый тип самолёта-истребителя. Но горечь осталась: нас лишили главного, желаемого - приобретения боевого опыта в настоящих воздушных сражениях.

Командир полка майор Кузнецов, видимо, не смог отстоять честь прибывшего из ВВС МВО авиаполка, который стал «расторгнуться» в других полках фронта. Лётчики прибывшего люберецкого полка были уязвлены и «унижены». Различными по составу группами их включили в другие полки, имевшие на вооружении самолёты И-15. Меня направили в состав 22-го ИАП. Там в роли командира эскадрильи И-15 мне надлежало возглавить группу из восьми экипажей на И-15, перебазироваться на аэродром тыловой зоны (в 70 км от линии фронта), где решать задачи прикрытия района базирования Скоростной бомбардировочной бригады полковника Шевченко, ведения борьбы с воздушными разведчиками противника и при необходимости - ведения

разведки на флангах группировки войск, ведущих боевые действия на р. Халхин-Гол: для выявления направлений подхода противника к линии фронта. В группу вошли также М. Предков и Г. Соколов.

Укомплектовав группу лётным и техническим составом, а также офицерами штаба, принял матчасть (8 И-15), на исходе дня перелетели на указанный аэродром. Остальной личный состав группы прибыл на место автотранспортом. Тыловое обеспечение действий эскадрильи на аэродроме уже имелось. Так началось моё непосредственное участие в событиях на р. Халхин-Гол.

Аэродром, на который мы перелетели, представлял обычное степное плато. Рабочая часть аэродрома - грунт, достаточно плотный, поверхность ровная, слегка заросшая редкой степной травой. Для жилья и для других бытовых нужд имелись достаточно хорошо оборудованные землянки. В некоторых имелись даже «пологи» из марли над спальными местами лётчиков. Они предназначались для защиты от комаров и другой нечисти, которой здесь летали целые тучи. Они мешали не только сну, но и принятию пищи, и даже обычному разговору.

Переоборудовал одну из землянок в КП со скучным количеством аппаратов связи, наладил её, установил связь с нужными абонентами: штабом авиабригады, постами оповещения, штабом ИА фронта. Эскадрилья приступила к выполнению поставленных перед ней боевых задач.

В течение всего конфликта в тылу группировки советских войск японская авиация появлялась редко, действовала пассивно, от встреч с нашими самолётами уклонялась. Даже при ведении нами воздушной разведки вблизи границы только трижды их пары и четвёрки истребителей вступали с нами в бой. При этом, как только наши истребители пытались навязать им бой, они отходили на свою территорию. А нам было запрещено углубляться за линию Госграницы.

В одном боевом вылете звена (3 самолета, я - ведущий, ведомые - штурман эскадрильи М. Предков и летчик Тарон) мы были близки к ЧП с непредсказуемыми последствиями. Боевым заданием требовалось провести разведку наземного противника на левом фланге действующей армии в полосе Госграницы. Погода была облачная, 6-8 баллов на высоте

1000-3000 м, сильный ветер. Летели над облаками. В районе разведки снизились и обследовали значительный приграничный район. Появившаяся пара истребителей противника нашему полету не препятствовала, вела себя пассивно.

Выполнив задание, последовали на свой аэродром. За облаками вышли к контрольному рубежу у аэродрома, ориентируясь по времени полета. Но, выйдя под облака, нужного контрольного ориентира не обнаружили. Под нами простиралась малознакомая степь. Где мы находимся? Даю сигнал Мише Предкову выйти вперед, восстановить ориентировку. Он выполнил это, но вскоре встал на прежнее место. Дал знать: сориентироваться на местности невозможно. Тогда решил действовать лично. Полагал, что мы прошли за облаками контрольный ориентир, не учтя сильный попутный ветер. Разворачиваюсь на 180 градусов, и летим до какого-либо сколь-нибудь знакомого рубежа.

Через 5-7 минут наблюдаю в степи следы транспорта. Иду по этому следу, и вскоре наблюдаю действующий колодец. Опознаю его - раз пролетал над этим районом. Уверенно беру курс на свой аэродром. Вижу небольшой перевал, за ним - аэродром. Но тут ведомый летчик Таран, покачав крылом, идет на вынужденную посадку на наблюданную под нами травяную ровную площадку. Миша Предков, покачав крыльями, устремился за ним. Наблюдаю их посадку. Оба приземлились благополучно, показывают - все нормально.

Сам я решил продолжить полет на свой аэродром, убедившись по прибору в наличии остатка горючего. Однако, пролетев некоторое время, уже вблизи перевала мотор заглох - горючее кончилось. Иду на вынужденную посадку вблизи наезженной тропы. Сел благополучно. Тут начало темнеть, пошел дождь. Как мне сообщить в штаб о своем происшествии? Наблюдаю: невдалеке стоят телеграфные столбы, проходят провода - значит, они должны вывести к объекту.

Ночь в этом районе наступает быстро, темень жуткая. Но, ориентируясь по проводам, которые поблескивали при дожде, прошел несколько километров и вышел на жилой объект - тут стоит конный дивизион. Захожу во двор - только кони, зову кого-нибудь - на оклик никто не отзыается. Захожу в жилое

помещение - все безмятежно спят. Только в конце коридора бодрствует один солдат у телефона. Воспользовался этим телефоном, позвонил на КП аэродрома и сообщил, где мы находимся. Приказал с рассветом выслать автостартер и заправщик.

Все было исполнено. Рано утром прибыла группа техобеспечения. Заправив самолет горючим и запустив его, направил техпомощь к своим ведомым. А сам полетел к их месту посадки. Поскольку все севшие вынужденно самолеты были исправны, то всем составом звена перелетели на свой аэродром, и были готовы выполнять боевые задачи.

Всего моей группой было произведено свыше 200 боевых самолёто-вылетов, но воздушных боёв провели мало. Да их, по сути, боями считать затруднительно. Тем не менее, мы возложенную на нас боевую задачу выполнили. За всё время конфликта я произвёл 34 боевых вылета, из них 14 - на отражение авиационных ударов противника, 10 - на воздушную разведку, 8 - на борьбу с воздушными разведчиками противника. На моём счету 5 одиночных воздушных боёв.

В августе боевые действия на р. Халхин-Гол закончились. От командующего ВВС Дальневосточного фронта я получил следующее приказание: истребительной авиагруппе Заварухина перелететь на аэродром Чойбалсан и там ждать дальнейших указаний. Приказ был исполнен оперативно. Забрав личные вещи, в тот же день перелетели на указанный аэродром. Там, ожидая дополнительных распоряжений, пробыли двое суток, а приказаний всё не было. Неопределенность и безделье тяготило. И вот в один из дней я решил в паре с Г. Соколовым вылететь в Тамцак-Булак к И.А. Лакееву - старшему истребительной группы фронта. Вылетели в середине дня. Расстояние до аэродрома посадки - 180-200 км. Произвели посадку, я доложил о прилёте в штаб ВВС фронта. Был немедленно приглашён к И. Лакееву на приём и получил заслуженный нагоняй за самовольство. Однако, выслушав мотивы прилёта, Лакеев быстро смирился. Сказал, чтобы мы летели обратно, а через день указания о наших дальнейших действиях получим в штабе 22-го ИАП, находившемся в Чойбалсане. Обратный вылет из-за метеоусловий пришлось отложить. Переночевали вдвоём в одной маленькой палатке,

вблизи большой палатки «хетагуровок» (группы девушек, обслуживавших штаб ВВС фронта). Вечером ознакомились с их бытом.

На другой день, получив разрешение, вылетели без промедления в Чойбалсан (хотя погода не особенно благоприятствовала - дул сильный порывистый ветер). На маршруте Г. Соколов предпринял не особенно благопристойный поступок - снизился и обстрелял стадо джейранов, оказавшееся под нами, за что я его потом отругал. На аэродроме посадки нас встречала большая группа людей, которую возглавлял М. Предков. «Зачем столько людей было собрано на аэродроме», - задавал я себе вопрос, подлетев к аэродрому. Как только самолёт заканчивал пробег, несколько человек поймали его и сопровождали на рулении к стоянке. Эта мера была предпринята для того, чтобы не допустить поломки самолёта порывистым ветром. Всё обошлось благополучно.

Ровно через сутки от начштаба 22-го ИАП подполковника Иванова я получил приказ: перегнать самолёты И-15 нашей эскадрильи на аэродром Домна в авиабригаду Лебедева, при этом вручили все необходимые подорожные документы. Утром, проверив состояние самолётов и убедившись в их полной готовности к перелету, дал лётчикам команду: «По самолётам!» Получив разрешение с КП полка на запуск и старт, дал команду: «Взлёт!» Взлетев, эскадрилья взяла курс на 111-й разъезд. До свидания, Монголия! Через 1 час 20 минут мы приземлились на аэродроме «111-й разъезд». Перелёт на аэродром Домна решил осуществить во второй половине дня, после дозаправки самолётов и подготовки их ко второй части перелёта. И заодно решили пообедать в гарнизонной лётной столовой. Но тут случилось непредвиденное. После обеда я не обнаружил на вешалке в раздевалке своего реглана, пропал он и у другого лётчика из нашей группы. Заявили заведующей столовой о случившемся, но она только развела руками, а нас поджимало время. Хорошо, что в столовую прибыл командир авиационной базы. Он быстро разобрался в обстановке и приказал выдать нам со склада новые регланы. Так оперативно был разрешен сей неприятный инцидент.

Попрощавшись с гостеприимным начальником гарнизона и всеми, кто проявил к нам внимание и заботу, перелетели на аэродром Домна. Сдав самолёты инженеру бригады, я поспешил на доклад комбригу полковнику Лебедеву. Моё появление в штабе бригады было замечено. Командир бригады меня принял сразу, выслушал доклад, задал интересовавший его вопрос и, получив ответ, ознакомился с документами, которые я ему передал. Поздравил с успешным завершением боевых действий у реки Халхин-Гол.

Затем побеседовал с каждым из лётчиков группы, поинтересовался их прежней службой, здоровьем и самочувствием. Просмотрел сопровождающие документы. В конце довольно продолжительной беседы объявил следующее: согласно Директивы Наркома обороны, лётчики, участвовавшие в событиях на р. Халхин-Гол, остаются продолжать службу в BBC Забайкальского Военного округа и Дальнего Востока. Затем дополнил, что я назначаюсь командиром Истребительной эскадрильи в ИАПе, формируемом в Чите (туда же направляются и остальные лётчики группы). Но добавил при этом, что Михаил Иванович Предков откомандирован в Москву в полк, из которого он прибыл.

Я обратился к комбригу с просьбой (это же сделал и Соколов): предоставить отпуск с выездом в Москву, чтобы забрать личные вещи и имущество, которое там оставлено без надлежащего присмотра, поскольку мы убыли в Монголию «по тревоге». Он обещал решить этот вопрос позднее, а сейчас мы должны убыть на аэродром в Читу, к месту формирования полка. «Кроме того, вашей авиагруппе в составе шести экипажей необходимо перелететь на аэродром Борзя, затем на полевой аэродром для боевого дежурства по прикрытию Госграницы на срок, который будет обуславливаться создавшейся там обстановкой», - сообщил он нам. Ничего не оставалось, как исполнять приказ. Через три дня подготовки группа вылетела на аэродром Борзя, затем - на полевой аэродром, с которого выполняли боевую задачу: прикрывали госграницу от агрессивных действий с территории Манчжоу-Го в течение трёх недель. После чего в начале октября 1939 г. возвратились на аэродром Домна. И тут же отбыли на аэродром в Чите.

В Чите на вновь построенном аэродроме была уже введена в строй некоторая часть жилого фонда: казармы и офицерские дома. Нас принял комендант городка, распорядился разместить нас временно в гарнизонной гостинице. На следующий день вручил нам ключ от квартиры в четырёхэтажном офицерском корпусе. Пробыл я в Чите в период этой организационной чехарды несколько дней в безделье. Меня непрестанно будоражила мысль - быстрее выбраться из Забайкалья, получить отпуск с выездом в Москву, а там будет больше возможностей попасть в водоворот военных событий, в район боевых действий, поскольку именно в этот период на западных рубежах СССР происходили события, вызывавшие серьёзное беспокойство. Началась Вторая Мировая война.

* * *

Через несколько дней пребывания в Чите комбриг Лебедев объявил, что мне предоставляется отпуск до 15 декабря с выездом в Москву. При этом он заметил, что отъезд из Забайкалья, видимо, будет безвозвратным: назревают события в Финляндии. «Будь я на вашем месте - сам поступил бы так же», - сказал он и напутствовал пожеланием хорошо провести отпускные дни.

20 ноября я отбыл в Москву. Гриша Соколов тоже ехал в отпуск. В пути мы о многом вспоминали, обговаривали предстоящее будущее. Было решено предпринять все возможные ходы, чтобы добиться отправки в Ленинградский Военный округ на войну с белофиннами. Приехав в Москву, и добравшись до гарнизона Люберцы, мы, оказавшись в нашей квартире, узнаем, что М. Предкова и А. Чижевского нет. Они убыли на войну с Финляндией. Наше желание быть там же укрепилось. Мы добились приёма у Замглавкома ВВС Гусева (там же встретили Пумпура, но он уже был не у дел). Изложив нашу просьбу о желании быть ближе к боевым событиям, мы были поняты и получили «доброе». Я был направлен в ЛВО на войну с Финляндией. Собрав пожитки в люберецкой квартире, решил отвезти их родным. Не теряя много отпускного времени, выехал в г. Горький и далее на ст. Ветлужская, туда же вызвал мать для встречи. Родных я не видел почти два года.

На ст. Ветлужская встретил обрадованную мать, повидал и брата Михаила. Он уже побывал в Финляндии, откуда вернулся без одной ноги, с протезом. За короткую встречу передал матери личные вещи, и очередным поездом, следовавшим из Кирова (Вятка - прим. ред.), уехал в Горький и далее в Москву. Так завершился мой долгожданный отпуск.

Прибыв в Москву, я сразу же выехал в Ленинград вместе с Гришой Соколовым. В Ленинграде в штабе ЛВО предъявили начштаба свои командировки. Нас сразу же направили на Карельский перешеек в 25-й ИАП ВВС 7-й армии, которой командовал С. Денисов. Первым делом мы представились командующему. Он меня знал лично по Брянску и Испании. Доложил ему о прибытии в его распоряжение. Он поздравил с приобретённой новой профессией лётчика-истребителя, пожелал успехов в боевых делах, боевых удач.

В начале декабря прибыл в полк, дислоцированный на озере Суула-Ярви, который затем перелетел на озеро Ристи-Ярви. Ледовый покров озер был взлетной и посадочной полосами аэродрома. Командир полка - полковник Торопчин, военком - старший батальонный комиссар Кобликов, начштаба -майор Разживин. Командир и комиссар приняли приветливо, доброжелательно. Они внимательно выслушали мой рассказ о том, как я оказался в полку, поощрительно отнеслись к моему стремлению попасть на фронт в боевую авиацию. Я, а также Гриша Соколов, был зачислен в боевую семью. Вечером командир полка представил меня личному составу полка, объявив о зачислении в 1-ю эскадрилью командиром звена.

Командир эскадрильи - капитан В. Мухин (?), военком - батальонный комиссар Щубанов. На вооружении эскадрильи имела И-153: тот тип истребителя, который я освоил в Забайкалье. Это позволило мне быстро влиться в боевой состав эскадрильи. С первых дней моего прибытия на фронт я приступил к боевым действиям. Войска фронта вели бои за овладение «Линией Маннергейма». Зима была холодной, лётчикам пришлось пользоваться утеплённой лётной одеждой, надевать утеплённые маски на лицо. Но и при этом было много случаев обморожения лица. Стояла облачная погода, границы облачности простирались от малых до средних высот. В районе базирования полка частыми были морозные туманы и изморось. При посадке козырек кабины покрывался инеем -

приходилось открывать кабину и ориентироваться при посадке, перегибаясь через борт открытой кабины.

Летный состав полка проживал в прилегающих к озерам поместьях и, частично, в утепленных палатках. Столовая также размещалась в двух больших палатках. Для летного состава, где это было возможно, питание организовывалось в столовых, а технический состав кормился от походных армейских кухонь. Питались консервами или ветчиной. Иногда нам организовывали борщ. Как и в полярных районах, здесь было очень сложно готовить и содержать в боеготовном состоянии авиационную технику. Моторы самолетов постоянно подогревались от железных печек через шланги.

За время моего участия в боевых действиях с декабря 1939 г. по 13 марта 1940 г. совершил 69 боевых вылетов, из них 29 - на бомбардировку и штурмовые действия по войскам и объектам противника; 8 вылетов на воздушную разведку, 12 вылетов на сопровождение бомбардировщиков и воздушных разведчиков; остальные - на прикрытие наземных войск на поле боя. За период боевых действий участвовал в шести воздушных боях, сбив в них два самолёта противника лично (типа «бленхейм»), а также четыре - в групповом бою. При этом следует отметить, что в войне с Финляндией крупных боёв в воздухе не было. Авиации у Финляндии было мало, и большой активности она не проявляла. Общее превосходство было на стороне наших ВВС. Конечно, когда финны преобладали в конкретном случае количественно или находились в относительно выгодной позиции, они вступали в бой и вели его активно.

Мои первые боевые вылеты в составе звена осуществлялись для выполнения боевых задач на поле боя - прикрытия наземных войск или ударов по обороняющемуся противнику. Вскоре были получены и другие задачи - обеспечивать прикрытие бомбардировщиков, а также ведение разведки. В один из дней января 1940 г. наша эскадрилья сопровождала 3 девятки СБ в район Лаппенранта.

Особо запомнился такой вылет. В его преддверии я, в паре с летчиком Казаком, вылетал на разведку дороги северо-восточнее Выборга. Была обнаружена большая колонна автомашин противника, двигавшаяся в направлении Выборга. Её голова подходила к большому поместью. По возвращении

на аэродром я доложил разведданные и тут же получил от командира полка приказ готовить самолёты к вылету для нанесения бомбоштурмового удара. Ведущим назначили меня, ведомыми в этом полёте были комэск Пётр Казаченко и комзвена Григорий Соколов. Вылет в таком составе обуславливался очень сложными метеоусловиями в районе базирования полка и южнее Выборга.

Погода была отвратительная, но вылет состоялся. Придя в заданный район и обнаружив цель, приступили к штурмовке. Первыми, как было условлено, атаку выполняли ведомые, я их прикрывал. Самолётов противника в районе наших действий не наблюдалось. Выполнив первую атаку, применив бомбы, они провели ещё два захода, атакуя цель пулемётным огнём. Выйдя из последней атаки, подали сигнал об её окончании, и заняли свои места прикрывающих, а я пошёл штурмовать цель. Первый заход выполнил, применив бомбы и пулеметный огонь. При этом наблюдал во дворе очаг пожара. Потом провёл ещё два захода, применяя пулемёты. Когда выходил из третьего захода на цель, во дворе произошёл мощный взрыв. Волна взрыва и дыма взметнулась высоко, достигла и моего самолёта (он вздрогнул и закачался). Там, очевидно, находился склад боеприпасов. Закончив штурмовку цели, стал набирать высоту, но своих ведомых в районе прикрытия я не обнаружил. Они, как потом выяснилось, вели бой с четвёркой финских самолётов и сбили два из них. Увидев облако взрыва и столб дыма в районе цели, они посчитали, что я сбит и мой самолёт упал в районе цели. Возвратясь после боя на аэродром, они доложили о моей гибели и своих (по их оценке) успешных действиях. Я тем временем, выйдя из последней атаки и набрав высоту, увидел вдалеке в разрывах облаков пару самолётов, приближающихся к району цели. Сначала принял их за своих ведомых. При сближении оказалось, что это «Бленхеймы». Я вынужден был вступить с ними в бой. Памятуя, что боезапас у меня ограничен (был израсходован при штурмовке), бой повёл с оттягиванием на свою территорию. При этом удалось один самолёт сбить. Второй самолёт покинул поле боя, удалившись на север, а я поспешил к своему аэродрому. Посадку произвёл буквально на последних каплях горючего. Появление «воскресшего» вызвало немалое удивление и заметную радость.

Вылетая своим звеном по вызову на прикрытие войск на поле боя, во многих случаях самолетов противника там не обнаруживал, либо они уходили из прикрываемого района с появлением наших истребителей. В таких случаях мы выполняли запасную задачу - штурмовали заранее заданный наземный объект. Бывали и такие моменты: вылетая для нанесения бомбоштурмового удара по заданной цели, при подходе к району действий этот удар отменялся (пускали ракету определенного цвета) - объект уже был занят нашими войсками или изменил свое место нахождения. В этом случае удар опять же наносился по запасной цели. При этом отыскать объект удара, особенно если он небольших размеров, было очень сложно. Финнами велась искусная маскировка.

Неоднократно приходилось совершать разведывательные полеты на Выборгском направлении. Однажды рано утром я в паре с летчиком Козак вылетел на разведку дорог западнее Выборга. Погода - облачность 5-6 баллов на высоте 1500-2000 м. Пролетая Выборгский залив под облаками, заметил на льду темное пятно, примерно посередине залива. Решил уточнить, что же это может быть. Снизился. Оказалось, на фоне ярко-белого снега - обширное кровавое пятно. В кровяных сугробах - 2-3 тела. Видимо, ночью лыжный десант, преодолевая залив, был обнаружен и обстрелян финнами. Лыжные следы вели только к нашему берегу. Я продолжил выполнять поставленную задачу, как только углубился в разведываемый район, обнаружил пару истребителей, преследующих нас. От боя уклонился, используя облачность. Возвратившись на свой аэродром, доложил разведданные командиру полка. Затем доложил и о том, что обнаружил на льду залива.

В тот же день мне с группой лётчиков была поставлена задача: нанести бомбоштурмовой удар по береговой батарее в Выборгском заливе, которая обстреливала акваторию залива, препятствуя нашим войскам выйти по льду залива во фланг финской армии, оборонявшей Выборг. Памятуя, что само орудие и боевой расчет находятся под сильной защитой бетонобойного укрытия (снаружи находился лишь ствол орудия), атаку решено было произвести по входным дверям бункера с пикирования под углом 35-40 градусов. Сброс бомб и стрельбу вести с высоты 100-50 метров, используя

стрелковый прицел ОП-1 и вводя поправку на характеристики бомб.

Атакуя цель, я сброс бомб произвёл с высоты 50 метров и успел заметить, как сброшенная бомба влетела в дверь блиндажа и разорвалась внутри него. Самолёт был обстрелян с земли. Одна пуля попала точно в ОП-1, в трубку прицела. Я заметил только, что окуляр внезапно потемнел - пуля пробила несколько линз и остановилась только возле последней линзы, буквально перед моим глазом. После посадки «Чайки» на аэродроме многие подходили к самолёту подивиться такому случаю. Эту пулю я потом долго носил с собой.

Вспоминается ещё такой случай. Я в паре с ведомым, лётчиком Козак, выполнял задание на разведку: установить интенсивность движения на дорогах от станции Хамина на Выборг. Нами было выявлено большое количество железнодорожных составов на станции Хамина с войсками и техникой и интенсивное движение автотранспорта от Хамина на Выборг. Более детальной разведке воспрепятствовали появившиеся в районе Хамина истребители противника. Они стремились навязать нам воздушный бой. Мы вступать с ними в схватку не имели ни желания, ни права, поскольку обязаны были доставить на аэродром разведсведения. И, тем не менее, были вынуждены активно обороняться. В результате завязанного боя один самолёт нами был сбит. Затем, воспользовавшись облачностью, мы вышли из боя, но продолжили разведку для уточнения наблюдений. Полёт по времени затянулся, горючего оставалось в обрез. Я решил возвращаться на аэродром, но на полпути до него ведомый лётчик дал знать, что у него на исходе горючее. Посадку произвели на одном из соседних аэродромов, где базировался полк истребителей, которым командовал Шинкаренко (в тот период Ф.И. Шинкаренко - командир 4-й АЭ 7-го ИАП)

С командного пункта этого полка я доложил командиру своего полка полковнику Торопчину обстановку и разведданные. Он приказал мне быстрее перелететь на свой аэродром, что и было выполнено. После посадки командир полка потребовал немедленно прибыть к нему вместе с комэском П. Казаченко и ещё вызвал комэска Мухина. Ещё раз заслушал мой доклад о разведданных и приказал подготовить вылет двумя эскадрильями, самолёты И-153 и И-

16 (с пушечным вооружением - истребители эскадрильи Кузьмина с соседнего аэродрома), ведущий Казаченко, нанести бомбоштурмовой удар по станции Хамина в 15.00 сегодня.

Проведя все необходимые приготовления к этому вылету, в расчётное время эскадрильи взлетели для выполнения поставленной задачи. Вот тут-то всё и началось! Ведущий Казаченко на маршруте следования к цели за облаками (погода была сложной, облачность 6-8 баллов, высота 1500-2000 м, нижняя кромка - порядка 600-800 метров) стал заметно отклоняться от маршрута вправо. Я дважды подавал ведущему сигнал о его ошибочном курсе, но он не реагировал, удаляясь на север в направлении Лаппенранта. Это грозило непредсказуемыми последствиями. Командир эскадрильи И-16, следя вторым эшелоном и видя ошибочный курс, принял решение самостоятельно следовать к цели, и развернул свою эскадрилью на обратный курс. По пути эта эскадрилья атаковала одну железнодорожную станцию на участке Хамина-Лаппенранта. Не дойдя до станции Хамина, самолёты ушли на свой аэродром и произвели посадку на аварийном остатке горючего. Я, видя, что Казаченко не совладал с ориентировкой, вышел звеном вперёд ведущего и развернул эскадрилью на курс к заданной цели. При этом комэск Казаченко, следя за мной, вышел вновь вперёд и повёл эскадрилью к заданной цели. Но было уже поздно. По его команде атаковали идущий с севера на юг пассажирский поезд. После атаки эскадрилья, не дойдя до цели, взяла курс на свой аэродром. Посадку эскадрилья произвела, когда на некоторых самолётах горючее было на нуле. Этот вылет чуть-чуть не закончился катастрофой и невыполнением боевой задачи. Разбор полёта был бурным.

На войне было и такое. Выборг уже заняли наши войска. В некоторых его районах продолжались пожары. Над городом - облачность и дым от пожарищ. А дальнобойная артиллерия продолжала обстреливать северные предместья города. Я в паре с ведомым, летчиком Рябовым, выполнял боевую задачу - патрулирование в небе над городом, с целью недопущения самолётов противника. Осуществляя полёт на высоте 1500-2500 метров над городом в направлении с юга на север, в какой-то момент полёта увидел, как между верхней и нижней

плоскостями с левого борта моего самолёта с тем же курсом промелькнул неизвестный предмет. Скорость пролёта этого предмета была значительно большей, чем у моего самолёта. Повреждений он не принёс, но ввергнул меня в шоковое состояние.

После выполнения задания я произвёл посадку на ледовый аэродром озера Суула-Ярви благополучно. И только тогда спало напряжение, но в сознании возник вопрос: чем грозило самолёту и лётчику столкновение с этим предметом? Ведомый лётчик заявил, что тоже заметил полёт какого-то предмета вблизи фюзеляжа моего самолёта, но не мог определить его происхождения. Обо всём этом я доложил командиру ИАЭ и командиру полка. Полковник Торопчин на построении объявил об этом случае лётному составу, обменялись мнениями. Здесь большинство лётчиков сошлись на том, что это был полёт снаряда тяжёлой дальнобойной артиллерии. Позднее командир полка обменялся информацией с командирами-артиллеристами. Они подтвердили факт ведения в это время стрельбы из тяжёлых орудий. У меня же после этого случая через день за левым ухом появился пучок седины.

После завершения войны с Финляндией 25-й ИАП перебазировался на аэродром под Ленинградом и стал готовиться к отбытию в Закавказье в Бакинский округ ПВО, на аэродром Насосная. Мне и Григорию Соколову к новому месту назначения разрешили следовать самостоятельно и ехать в Баку через Москву. Перед убытием, будучи в Ленинграде, встретился с Сашей Чижевским и Мишой Предковым. Они раньше меня вступили в боевую работу на Финской войне, находясь в соседнем полку той же авиабригады. Почти год мы не виделись. Здесь, в Ленинграде, мы и решили провести несколько дней вместе. Сняли два номера в гостинице «Европа». Знакомясь с городом Ленина и его культурными достопримечательностями, в основном посещали музеи, дворцы и театры, и в первую очередь Мариинский театр и Петровский дворец.

В одно из застолий в гостинице, в номере прозвучал телефонный звонок. Мы насторожились: кто же мог нам звонить? К телефону подошёл Саша Чижевский и услышал непредвиденное: докладывал шофер, прибывший к кому-то комбригу в его распоряжение на машине «ЗиС». Капитан

Чижевский быстро сориентировался, сказал шоферу, чтобы тот без его распоряжения никуда не уезжал. Поужинав, мы всей четвёркой в ЗиСе уже «гуляли» по городу. Так по какой-то случайности этот «ЗиС» в течение трёх дней обслуживал нас, а мы смогли побывать во многих интересовавших нас местах.

В Ленинграде мы прожили четверо суток, а затем я и Гриша Соколов уехали в Москву. Чижевский и Предков из Ленинграда выехали в авиагарнизон в предместьях Риги. Разъезжаясь, условились ежегодно приезжать в Москву встречать Новый год к знакомому всем нам И. Девятникову - однокашнику по Стalingрадскому училищу. В Москве я и Гриша Соколов пробыли двое суток, обустроили нужные дела, затем отбыли к месту службы в Баку. Из этого периода времени запомнился такой случай: будучи в Москве, мы зашли пообедать в ресторан гостиницы «Москва», и там встретили И.И. Копец. Он нас знал по Испании. Мы вкратце изложили ему наши хождения после Испании. Он поинтересовался: откуда и куда путь? Он поощрительно оценил всё, что нами пройдено, и тут же предложил поехать с ним в Минск, в БВО, куда его назначили Командующим BBC. «Достойные должности по службе гарантирую». Мы, обсудив «заманчивость» предложения, поблагодарили за доверие, но предпочли остаться в «боевом» 25-м полку и ехать на место назначения в Баку.

После прибытия на новое место базирования полк занимался благоустройством. Вскоре началась учебно-боевая работа. Я был назначен заместителем командира той эскадрильи, которая получила новые И-16. Тем лётчикам, кто на них не летал, пришлось пройти переучивание на этот тип самолёта. Затем началась плановая, но ускоренная интенсивная боевая подготовка эскадрильи и полка по программе для лётчиков ПВО. Отрабатывались полёты над морем, по маршруту, выполнялись полёты в сложных метеоусловиях и ночью. Проводились стрельбы по наземным и воздушным целям. В ходе этой подготовки лётчики полка осуществляли боевое дежурство на аэродромах-«засадах» вблизи границы с Турцией и Ираном, что обуславливалось напряжёнными отношениями с Турцией, имевшимися в её отношении подозрениях, что турецкая территория может быть

использована авиацией противника для налётов на города Закавказья.

Полк был расквартирован в авиагарнизоне, расположенном на отлогом песчаном берегу Каспийского моря вблизи станции «Насосная». Такое название носил и аэродром, расположенный в междурядье недалеко от побережья, в лощине значительных размеров.

В ходе учебно-боевой подготовки несли боевое дежурство не только на аэродроме, но и на площадках подскока. Это дежурство велось составом одного-двух звеньев сроком на неделю. Мне пришлось побывать на двух таких аэродромах, неся боевое дежурство. Один раз это была очень ограниченная по размерам площадка на берегу моря, вблизи границы с Ираном. Взлет и посадка выполнялись только с морского сектора. Летом здесь стояла не просто жара, а духота. Только ночью, когда ветерок тянул с моря, наступала желанная прохлада. Но мучили комары.

Здесь я впервые увидел плоды труда людей на этой земле. Подобного никогда не видел раньше: полуметровые огурцы и килограммовые помидоры, сочные и вкусные.

Пришлось один раз нести дежурство на площадке, расположенной на возвышенности высотой 600-700 метров. Она была столь мала, что только обеспечивала пробег самолета на взлете или при посадке. Работая с этого «аэродрома», летчик постоянно испытывал шок, поскольку при посадке малейшая ошибка грозила или столкновением с горой, или срывом в пропасть. На дежурство с этого «аэродрома» командование полка назначило летчиков, хорошо подготовленных в технике пилотирования и с уравновешенным характером.

Размещение и проживание вблизи от моря благоприятствовали отдыху личного состава. Хорошо снималась усталость и напряжение после дня летной работы. Однако и здесь донимали тучи комаров. Ночью от комаров применялись марлевые «клетки», в которых спали на периодически смачиваемых простынях.

В гарнизоне изредка крутили кино. В выходные бывали в Баку, посещали или театр, или кино, или просто гуляли по парку культуры и набережной. Познавали Азербайджан, его культуру и до некоторой степени обычай и нравы его народа.

Запомнились и сугубо негативные моменты. Однажды в парке, стоя за билетом в кино, лишился карманных часов. Они были изъяты из моего нагрудного кармана. Я был очень огорчен. Это золотые часы «Зенит» - моя память об Испании. Об этой пропаже заявил в отделение милиции, которое находилось недалеко от здания кинотеатра. Там заверили, что обязательно найдут и возвратят их мне, поскольку карманники, действующие на данной территории, им известны: «Только оставьте адрес». Конечно, я не очень поверил их обещанию, но адрес оставил. На этом все и закончилось. Правда, я вскоре был переведен в г. Батуми, и адрес изменился, а сообщить об этом в Баку, в милицию, не удосужился.

Был и такой случай. Одним из заданий учебно-летной подготовки осуществлялся полет по маршруту, значительная часть которого пролегала над морем. Высота полета - 4500 метров. Опытные морские летчики говорили нам: «При полете над морем звук работы мотора отличается от того, что слышим при полете над сушеи». Эти объяснения нами были поняты. Поэтому когда при подходе к исходной временной точке, самой удаленной от аэродрома, я ощутил резкий переход мотора на приглушенный звук, беспокойства не было. Однако вскоре шум работающего мотора совсем стих. Тут я уже понял, что мотор заглох. Перспектива - вынужденная посадка на воду или прыжок с парашютом. Весь внимание. Планирую на выгодной скорости. Самолет И-16, как утюг, тянет вниз - летучесть малая. Все же в панику не впадаю, сосредотачиваюсь, лечу к берегу. Мысленно прикидываю: шансы дотянуть до берега есть. Выдержка, спокойствие, но главное - выдержка! Берег близко, а невдалеке и аэродром. С ходу произвожу посадку на колеса. Самолет спасен. Этот приглушенный звук работающего мотора мне запомнился на всю дальнейшую работу в авиации.

В декабре 1940 г. я был назначен командиром эскадрильи в 35-й ИАП Кутаисской бригады ПВО и отбыл в Батуми к новому месту службы. Командиром 35-го полка был П.В. Поляков, начальником штаба - В. Червоткин. Оба они - участники войны в Испании, знал их ещё по Брянской бригаде. В. Поляков был в Испании рядовым летчиком. После возвращения в СССР дослужился до командира полка. Перед

этим окончил Липецкие курсы штурманов. Затем возглавил истребительную эскадрилью, а через год назначен на полк. Всегда подтянутый, в коллективе его иногда называли «Наш Суворов». В. Червоткин - бывший летчик-истребитель. В Испании был тяжело ранен, после излечения списан с летной работы. Из авиации уходить не захотел - и вот он на штабной работе.

Доложил о назначении в их полк. Принят был доброжелательно, с большим вниманием меня выслушали. Определили командиром 1-й эскадрильи, имевшую на вооружении И-153 и базировавшуюся на аэродроме, расположенному впритык к городу, на берегу моря. Поскольку с жильём было туга, меня разместили в городской гостинице у моря. Потом я снял комнату у «частника».

Полк был четырёх-эскадрильного состава. Три эскадрильи были вооружены самолётами И-16. В полку летал поочерёдно на И-153 и И-16. Командирами эскадрилий кроме меня были: Лопатко, Ярковой, Кузьмин. Лётный состав полка имел хорошую подготовку, но была и молодёжь в звании сержантов: выпускники лётных школ в предвоенный период. Лётный состав жил в казармах. Полк вёл интенсивную боевую подготовку. Тематика наземной подготовки включала: изучение авиационной техники, состоящей на вооружении полка; теория полёта и воздушной стрельбы; штурманская и парашютная подготовка; связь, управление и взаимодействие с ЗА и ВМФ; наземные стрельбы и др. В ходе практической подготовки выполнялись полёты в сложных метеоусловиях, ночная и высотная подготовка, полёты над морем - в задачи полка входило прикрытие порта и города Батуми, ВМБ (военно-морская база - прим. ред.) Поти и кораблей Черноморского флота, полёты в горах, стрельбы по воздушным и наземным (надводным) целям, парашютные прыжки, в том числе на воду (последних полагалось совершить по два каждому лётчику), техника пилотирования, полёты по маршруту и вылеты на «перехват». Вся эта работа выполнялась должностными лицами полка и эскадрилий, обладавшими хорошими знаниями и опытом.

Город Батуми населяли грузины, аджарцы, абхазы, армяне и другие народы Кавказа, а также исторически турки и даже греки. Много и русских. Это преимущественно военные и

гражданские моряки, пограничники, артиллеристы, авиаторы и, конечно, работники промышленных предприятий. В городе имелся национальный театр, кинозалы, приличный Дом Красной армии, который был культурным центром и местом отдыха. Авиаторы полка свое свободное время проводили преимущественно в этом Доме офицеров, да еще на приморском бульваре и прилегающем к нему пляже. Отношение горожан к авиаторам, и особенно к летчикам, было благожелательным. Вспоминается такой факт. Я проживал в гостинице, и ее управляющий часто приглашал меня поиграть в бильярд, имевшийся при гостинице. Его часто посещали высокие лица республиканских властей. Во время одной такой встречи один из начальников обратился ко мне с таким предложением: «По моим наблюдениям, в дождливые дни летчики ходят без регланов. Может быть, у них их нет? Я могу посодействовать, если кто пожелает, за очень сносную цену приобрести добротный материал для регланов, и пошить их». Я поблагодарил его и принял это предложение. В полку выяснил число желающих и принес заявку на регланы. И вскоре все желающие их получили, а также и хромовые сапоги, изготовление которых для грузин труда не составило. Летчики были благодарны.

В последних числах декабря 1940 г. я выехал в Москву, где предстояло провести Новый год. Это - исполнение того уговора, состоявшегося в Ленинграде после войны с Финляндией. Собрались в семье Девятниковых. Не присутствовал только Саша Чижевский. Он погиб в ноябре на полигоне под Ригой, выполняя стрельбу по наземной цели.

Вместе с нами Новый год провел Аркадий Первенцев, который был одностаничником с Михаилом Предковым и его товарищем в школьные годы. Отметили все личностные события, обговорили и возможные, надвигавшиеся на нашу страну, угрозы. И разъехались по своим весям, пожелав друг другу здоровья и добрых дел.

Аркадий Первенцев потом написал постановку «Крылатое племя», взяв в качестве прообраза нашу группу, четвёрку летчиков-холостяков. В театре она шла короткое время.

Во время пребывания в Москве меня постиг недуг: стала периодически течь из носа кровь. Боролся я с этим, прикладывая к носу ком снега. Это пренебрежительное

отношение к собственному здоровью отозвалось позднее, после возвращения в Батуми.

Включился в нормальный режим работы полка. Но однажды при выполнении полетного задания случилось событие непредсказуемое и опасное. Было необходимо выполнить в составе эскадрильи полет по маршруту на большой (5000 м) высоте до горы Эльбрус. На последнем этапе полета, при подходе к аэродрому, потерю высоты решили произвести крутым снижением до 1000 м, и затем заход на посадку.

Я, как ведущий, должен был произвести посадку первым. Вдруг я теряю зрение, посадочный маневр выполнять не могу. Передав сигнал заместителю, чтобы он выполнял посадку первым, сам просто лечу в горизонтальном полете. Через какое-то небольшое время зрение восстанавливается. Замечаю, что нахожусь вне границ аэродрома - на значительном удалении от него, над морем.

Возвращаясь назад, произвожу посадку. Оказалось, сел последним. После этого случая я долгое время ощущал головные боли. Предвещали мне гайморит и готовили к операции. Пока принимал электропроцедуры и таблетки. Медики мне рекомендовали стараться ни о чем не думать, отвлечься от дел, за основу питания взять фрукты. Болезненное состояние продолжалось около месяца. Головные боли потихоньку спадали, что ободряло. Стабилизировалось и зрение. Вместе с тем, сильно снизилась память, и с трудом восстанавливалась.

Я был обеспокоен подобным заболеванием, его влиянием на общее состояние здоровья, угрозой утраты летных качеств. К счастью постепенно недуг отступил. Я возвратился к полетам и ощутил, что не все потеряно. Последующие два месяца после болезни меня воодушевили. А потом все пришло к норме. Я считаю, этому способствовало квалифицированное лечение, питание фруктами (мандарины, апельсины и т.д.), которыми меня снабжали друзья и знакомые - летчики и грузины. Особенно благодарен инженеру эскадрильи - жителю Батуми: он имел свой сад, и навещал меня с корзиной фруктов.

В июне 1941 г. 35-й ИАП проводил учения совместно с флотом. Управление участвующими в учениях силами осуществлялось с КП на крейсере «Червона Україна». Вместе

с командующим флотом находился и командующий BBC ЗабВО генерал С. Денисов.

Задачи силам флота и истребителям, а также контроль за их исполнением, ставились с КП крейсера. Кульминационным моментом завершения учений было отражение «нападения авиации противника» на корабли флота в море, проведением воздушного боя значительными силами истребителей. Бой охватил сферу по высоте от 2500 до 100 метров и вёлся энергично, маневренно, даже на пределе «дозволенного».

Командование учения оценило положительно. Однако командующий BBC ЗакВО Денисов в адрес истребителей сделал упрёк за несоблюдение режима безопасности в ходе «воздушного боя». Он приехал на аэродром Батуми в полк, приказал построить личный состав, а затем обратился с вопросом: «Кто возглавлял и вёл воздушный бой?» Командир полка майор Поляков, видимо, «струхнул», и никак не мог собраться с ответом на заданный вопрос. Тогда я вышел вперёд из строя и доложил: «План ведения воздушного боя и его реализацию возглавил я». Он сначала на меня «грозно обрушился», что лётчики не в меру снижались, пренебрегали высотой, близко подходили к кораблям при атаках – это небезопасно для экипажей кораблей и лётчиков.

«Так как же так случилось? Ты кто?» - вдруг он спросил меня. Я ответил: «Я заместитель командира полка майора Полякова капитан Заварухин. Пабло-технарь». Он явно смягчился, но строгость соблюдал. Выдержав паузу, сказал: «Исполнено хорошо, но надо быть осторожнее, это же учения, а не война». Потом участвующих в учении лётчиков, до командира звена включительно, от имени командира крейсера пригласили на корабль отобедать. Обед по-флотски был щедр.

В июне 1941 г. меня назначили заместителем командира полка и одновременно штурманом полка. Моя работа с этого момента по выполнении задач учебно-боевой подготовки полка и обеспечения его боевой готовности проводилась со всеми эскадрильями – то на одном, то на другом аэродроме полка (Батуми и Кобулети). Средством передвижения был самолёт И-153, который находился при штабе полка на аэродроме Батуми в составе 1-й эскадрильи. Однажды пришлось использовать самолёт У-2. Взял с собой начальника связи полка капитана Кузнецова – там он был востребован.

Двое суток мы поработали на аэродроме Кобулети, выполняя первоочередные задания. Было приказано вернуться в штаб полка. Погода была неустойчивой, кучевая облачность, сильный ветер. Полет на У-2 в таких условиях был затруднен, но я все же решил вылетать, поскольку капитан Кузнецов также возвращался в штаб полка. Расстояние небольшое, всего 80-100 км. Летел над прибрежной полосой в условиях сильной болтанки. И вот, где-то на середине маршрута, рассоединилась тяга управления мотором, и тот остановился. Местность для вынужденной посадки – малопригодная. Самолет высоту не теряет, и временами даже набирает ее, чему способствовали восходящие потоки с моря. Решаю ими воспользоваться. Обеспечив себя высотой, продолжаю полет к своему аэродрому. Полет был сложный, но я довел самолет до аэродрома и благополучно произвел посадку.

Перед самой войной группа лётного состава во главе со мной была командирована в Ленинград для переучивания на ЛаГГ-3. Переучивание велось на Комендантском аэродроме. Успели выполнить только знакомство с конструкцией и ознакомительные полёты – началась война. Накануне дня начала войны, в субботу 21 июня, мы провели лётный день на новых самолётах. Довольные первыми результатами полётного дня, в хорошем настроении решили вечер и ночь на 22-е июня посвятить знакомству с городом Ленина, с его историческими памятниками и архитектурой. Этому способствовали незабываемые «белые ночи». Роль гида я взял на себя. Знал Ленинград я больше других – в «багаже» было два года учёбы в 7-м училище авиационных специалистов. Экскурсия по Ленинграду удалась.

Но радио принесло сурьёзное и грозное сообщение. Переучивание было прервано, и я вместе с группой лётчиков 35-го ИАП был возвращён в Батуми. В Ленинграде я смог вновь побывать лишь после окончания войны.

Декабрь 2004 года.

(Продолжение следует)



*В подготовке настоящих воспоминаний оказал помощь **Кисляков Михаил Яковлевич**, Председатель совета ветеранов 5-ой гвардейской авиационно-истребительной дивизии*