



Заварухин Павел Филиппович

СОЛДАТ ПЯТИ ВОЙН

(в пяти частях)

Я родился в 1913 году. В Красную Армию пришел в 1932 году по путевке комсомола. Перед этим два года учился в кооперативном торговом училище (г. Семенов, Горьковской области), был там председателем учкома, членом комсомольского бюро. За месяц до окончания учебы прозвучал призыв: «Комсомолец — на самолет!» Пятеро учащихся подали заявления об уходе в армию.

Был с нами обстоятельный, тягостный разговор. Наслушались упреков, что, мол, вас ценят, о вас заботятся, будущее сулит ясные перспективы, а вы вот так поступаете... Словом, выйдя из кабинета директора, мы чувствовали себя виноватыми. Это объясняется тем обстоятельством, что вся наша пятерка была передовой группой училища и по успеваемости, и по организованности. Миша Струнин был секретарем комсомольской организации училища, братья Загудаевы, Вениамин и Гриша, вели газету-малотиражку (первый из них — редактор, второй — секретарь), Иван Колесников вел спортивную секцию. Все мы были членами бюро комсомольской организации училища. И очевидно руководство училища питало надежду на то, что мы будем ему опорой в успешном завершении учебного года и экзаменов.

«Хотя в чем, собственно, была наша вина?» — думал каждый из нас.

Желание пойти в армию было моей мечтой с тех пор, как с фронта Гражданской войны возвратился мой старший брат Василий. Это желание возросло, когда в деревню из армии возвратился младший ефрейтор Рыбаков. Он рассказал о Фрунзе, о его смерти — большой утрате для Красной Армии и Советского государства.

Несколько позднее, в 1925 году, проходя учебу в Красно-Баковской районной школе-семилетке, возникло желание пойти в авиацию. До того я только один раз видел вблизи летательный аппарат: однажды в поле, недалеко от школы, приземлился самолет и вертолет (вероятно, автожир).

Летчики вылезли из своих аппаратов и предстали перед нами как изваяния: в кожаных пальто, необычных кожаных перчатках-крагах, в шлемах с летными очками. Они что-то с интересом обсуждали. Многие школьники побежали к ним, но близко подойти к крылатым машинам не решались.

Самостоятельную трудовую деятельность я начал с 15-летнего возраста. В 1928-30 г.г. в составе строительной бригады работал плотником (потом табельщиком) в Нижнем Новгороде на заводе «Красная Этна» (в Канавино), затем на строительстве авиационного завода № 21 (в предместье Красного Сормова).

При строительстве завода № 21 жили в бараке, спецодежды не имели, питание — в общей столовой одноразовое. В остальное время питались — кто, где и как сумеет. И вот однажды возникла идея — создать «молодежную коммуну». В то время подобные идеи были популярны. Четырнадцать молодых ребят, в их числе я и мой брат Михаил (старше меня на 3 года), организовались в молодежную коммуну. Жили все в одном бараке. Заработок — в общую копилку, питание — общее («с одного стола»). Закупку продуктов питания вел завхоз, с ежедневным назначением бригады по приготовлению пищи.

Свободное от работы время (его было мало) занимались спортом, культурно-просветительскими мероприятиями, и, конечно, прогулками по близлежащей местности, чаще всего вдоль трассы Канавино — Сормово. Такие прогулки бывали небезопасны, наши ребята часто подвергались нападению сормовских хулиганов. Поэтому мы вынуждены были выходить за территорию строительства группами по 3-4 человека. При этом на

прогулку они должны были выходить в приличном виде, особенно внимание обращалось на обувь (а хорошая обувь была не у всех коммунаров).

В этот период много говорилось и писалось о нашем земляке В.П. Чкалове, что, конечно, не могло не сказаться на пробуждении у меня мечты стать летчиком. В 1930 г. удалось поступить в аэроклуб, который располагался в районе Красное Сормово, и ближе познакомиться с авиацией. Однако, к великому моему сожалению, закончить аэроклуб не удалось. В скором времени я был отозван из бригады, занятой работой на строительстве завода № 21, в родную деревню Разгуляй. Это был период организации колхозов.

К 17 годам я освоил некоторые строительные и сельскохозяйственные специальности, счетно-бухгалтерское дело, а также кооперативно-торговые правила. Принимал участие в организации колхоза «Рассвет» в своей деревне Разгуляй и других ближайших селениях. Был членом правления колхоза, помощником счетовода колхоза. Некоторое время выполнял контроль за функционированием колхозно-общественной мельницы.

К началу 1930-х годов жизнь моя уже вполне определилась. В колхозном строительстве и колхозном производстве я работал с энтузиазмом. Колхоз окреп — росло сельскохозяйственное производство (имелась своя мельница, маслозавод, картофельный завод, расширилась молочно-товарная ферма, увеличилось общественное поголовье скота, выросли удои, сбор шерсти и т.д.). И тут новый поворот в моей жизни.

В один из ноябрьских дней 1930 года в правление колхоза «Рассвет» из райисполкома поступило распоряжение-разнарядка. В нем предписывалось выделить одного человека и отправить на учебу в г. Семенов Нижегородской области в Кооперативно-торговое училище областного потребсоюза. Решение правления колхоза было единогласным — послать на учебу в г. Семенов меня. Вскоре убыл в город. Там поступил в школу КТУ (кооперативно-торгового ученичества). Школа с двухгодичным обучением создавалась на базе семилетки и находилась под патронажем областной кооперативно-торговой сбытовой организации. Контингент учащихся состоял из молодежи нескольких сельских районов, в основном из Красно-Баковского, Семеновского, Воскресенского, общим числом до 50 учащихся. К преподаванию различных дисциплин привлекались лучшие представители

интеллигенции города — его школ, производственных учреждений и организаций. Учебный корпус училища состоял из единого комплекса зданий, вполне удовлетворявших его назначению. Директором школы был Морозов Павел Васильевич, видный мужчина средних лет. Он проявил себя как хороший администратор и замечательный педагог, был душой многих проводимых учащимися и комсомольцами школы мероприятий.

Проживали учащиеся в двух помещениях барачного типа (в одном — юноши, в другом — девушки), которые находились в разных районах города, что вызывало ряд неудобств и приводило к неприятностям. Общежитие девушек стало подвергаться нападениям хулиганов. Для пресечения их действий пришлось прибегнуть к организации дежурств ребят-учащихся.

После всех оргмероприятий, проведенных дирекцией школы, началась плановая учеба. Изучали общеобразовательные предметы в объеме семилетней школы: математику, физику, русский язык, литературу, обществоведение. Из специальных предметов изучали материаловедение, бухгалтерский учет, торгово-потребительские сбытовые операции и концепции и т.д. При этом должное внимание уделялось практическим занятиям, физкультуре и спорту.

В начале учебного процесса я был избран председателем ученического комитета школы (во второй год обучения был переизбран). Жизнь школы во всех ее деталях проходила размеренно. Разработанные учебные программы, как специальные, так и общеобразовательные, выполнялись в полном объеме без сбоев. Учащиеся с энтузиазмом овладевали знаниями.

Во второй половине 1931 года, по завершении теоретического курса первого года обучения, все учащиеся (некоторые — совместно с преподавателями) были направлены на производственную практику в районы и организации, из которых они были направлены на учебу. А после практики отправились в отпуск. Я проходил практику в должности зампредседателя сельпо в деревне Козлово, Красно-Баковского уезда (район). Это сельпо обслуживало и наш колхоз «Рассвет». Вот тут-то воочию и пришлось столкнуться с теми трудностями, имевшимися в то время в системе торгово-потребительской и сбытовой кооперации на селе. Это были, к тому же, тяжелые годы в вопросах обеспечения населения продовольствием и промышленными товарами.

Наступил 1931/32 учебный год. Учащиеся возвратились с практики и отпусков. Возобновился учебный процесс второго, завершающего, учебного года. Программы выполнялись без особых потрясений.

Спортивные мероприятия ребята нашего училища в большинстве своем проводили при городских клубах. Там также имели место, как это ныне называется, «разборки», стычки с городскими хулиганами. В большинстве случаев победа была на нашей стороне.

Настоящий спорт я стал осваивать с увлечением именно в этих клубах. Вспоминается инструктор физкультуры и спорта Силантьев. Он мастерски выполнял на различных снарядах различные упражнения и грамотно обучал наших ребят. Осваивался нами и футбол. Играли в тапочках, а иногда и босиком (бутсы отсутствовали), правила и судейство были примитивные. Игра часто сопровождалась травмами и потасовками. На одной такой игре я «приобрел» травму правой ноги (трещину берцовой кости). Эта травма давала о себе знать долгое время, и чуть не стала преградой при моем поступлении в летное училище.

Из того, «студенческого», периода в Семенове возникают в памяти и другие моменты. В период учебы в КТУ имелись трудности с питанием. Стипендии учащимся были маленькие (25-30 рублей), отчего сложно было организовать сносное питание. Правда подспорьем была поддержка продовольствием некоторых учащихся родителями. Эти посылки, как правило, делились между всеми членами коллектива. Помощь мне из дома не была щедрой, но все же кое-что перепадало. Старший брат Михаил изредка приезжал в Семенов на базар продать от колхоза подсолнечное масло и оставлял мне 1-2 литра этого продукта. Моему сносному питанию способствовало и то, что я получал повышенную стипендию. Она была назначена мне как лучшему по успеваемости в учебе и за общественную работу. Кроме того, я получал оплату за побочную работу в леспромхозе в должности помощника старшего бухгалтера (три вечера по четыре часа в неделю). За эту работу мне начислялась некоторая сумма в рублях. Но самое ценное — еще и выдавалась карточка на бесплатное питание в столовой этой организации. Этой карточкой вместо меня пользовались столовой и некоторые ребята — наши учащиеся. Работа в леспромхозе мне была разрешена директором училища по просьбе главного бухгалтера леспромхоза, который вел в училище предмет — бухгалтерский учет.

В середине сентября 1932 г. все члены бюро комсомольской организации школы были приглашены в райком комсомола Семенова. На его расширенном заседании секретарем райкома было зачитано письмо ЦК ВЛКСМ о добровольном (до призыва) вступлении комсомольцев в Красную Армию. Был зачитан призыв ЦК ВЛКСМ «Комсомол — на самолет!» Секретарь райкома после зачитания обратился к присутствующим — откликнуться на призыв ЦК ВЛКСМ. Возвратившись из райкома в школу, на бюро своей комсомольской организации данный вопрос обсудили и решено было вынести его на общее собрание комсомольской организации (она включала 70% учащихся), конечно же согласовав его с директором школы.

На общем комсомольском собрании данный вопрос обсуждался бурно, эмоционально. Только после выступления директора школы Морозова П.В. эмоции стихли. В своем выступлении директор обратил внимание учащихся на то, что наступает период завершения учебного года и близится самый ответственный его этап — сдача экзаменов. Он отметил также, что стране нужны молодые грамотные и профессионально подготовленные кадры для кооперативного строительства.

После собрания в дружеских беседах мы много дебатировали по этим вопросам, высказывая свои «за» и «против». В итоге на подачу заявлений о досрочном поступлении в Красную Армию решились немногие, всего пять человек: я и четыре моих приятеля — Миша Струнин, Иван Колесов и братья Загудаевы, Вениамин и Гриша. Эта «пятерка отважных» являлась комсомольским ядром, передовой группой учащихся школы. Директор школы был огорчен, высказал свое недовольство, однако потом успокоился, смирился с этим фактом. К тому же мы еще продолжали учебу.

Только через 10 дней подавшие заявление о добровольном вступлении в ряды Красной Армии были вызваны на медицинскую комиссию при райвоенкомате. Вот тут-то и произошло неожиданное. Годным к службе в армии признали только меня. Остальных моих сверстников забраковали, они вернулись в школу и продолжили учебу, дожидаясь следующего вызова в военкомат.

Школа продолжала жить своей размеренной жизнью, готовилась к экзаменационной сессии. Райвоенкомат меня не беспокоил, и я имел возможность и время экзаменоваться. Экзамены

сдал успешно. По окончании КТУ было выдано свидетельство с правом занимать руководящие должности в торговле. Но, однако, по приобретенной специальности мне работать не довелось.

Вскоре я был вызван в Красно-Баковский райвоенкомат, на призывной пункт. В райвоенкомате мне объявили, что я принят в Красную Армию и зачислен в полковую школу 50-го стрелкового полка 17-й стрелковой дивизии, дислоцированной в Нижнем Новгороде. При этом пояснили, что ввиду неготовности школы к приему слушателей-курсантов непосредственное убытие к месту предстоящей службы откладывается на два месяца. На мой вопрос, почему направлен в общевойсковую воинскую часть, а не в летное училище, согласно с моим желанием, мне было разъяснено, что в настоящее время имеется прямое распоряжение Наркома обороны о том, что с этого (на то время — 1932) года в летные училища принимаются только военнослужащие, прошедшие курс войсковой подготовки в объеме младшего командира, и спецнабора слушателей с высшим образованием. С объявленным назначением пришлось смириться.

Отведенные два месяца — срок до отбытия в армию, я не стал тратить бесцельно, а решил поработать. К тому же такая возможность вскоре представилась. Предложили поработать в райкоме ВЛКСМ г. Красные Баки (в орготделе). Секретарем райкома комсомола в то время был Кудряшев Александр Федорович. Он мне был знаком — принимал в 1930 г. в комсомол, и по прежней его работе на селе, писмоношцем. Замечательный трудяга, эрудит, чуткий, обаятельный товарищ. В последующие годы службы в армии мне с ним приходилось встречаться не один раз.

В выходные дни навещал родных в деревне Разгуляй. Как бы впитывал в память все прелести и невзгоды родного сельского и семейного уклада перед убытием на долгие годы в армию.

Двухмесячный «антракт» быстро пролетел. Поступил приказ убыть к месту службы в город Горький. Ехал в город, о котором слышал много, но, к сожалению, мало его знал. Однако величие города на великой реке Волге в моем сознании росло после многочисленных рассказов отца и старших братьев, неоднократно в течение многих лет бывавших в этом городе и его окрестностях, где они занимались отхожим промыслом — плотниcko-столярными работами на стройках; а отец даже бурлачил. Некоторые представления о «Нижнем» я получил, когда в 1928—

1930 гг. работал на строительстве молочно-товарной фермы в пригороде Бор и авиазавода №21, а также на заводе «Красная Этна».

В ноябре 1932 г. я прибыл в Горький (Нижний Новгород был переименован в Горький в 1932 г.) к месту своей службы, и без какой-либо паузы влился в армейскую жизнь. Вновь прошел медосмотр на предмет пригодности к военной службе. Результат был дан положительный, однако комиссия отметила, что имеется ограничение для поступления в летное училище: «наличие травмы и признаков трещины берцовой кости правой голени».

Наступил период размеренной будничной курсантской жизни, которая проходила под неослабным оком командования полковой школы и вышестоящего командования. Начальник школы майор Малинин (впоследствии дослужился до генерала армии) — средних лет стройный, крепкий физически офицер, в меру строгий, знающий военное дело. Образцовый строевой командир. Он был пунктуален во всем. К выполнению учебной программы относился с рвением и тщательностью (в таком же духе действовали командиры рот и взводов).

Последовательно проводится распределение прибывших курсантов по отделениям, взводам и ротам. Все в строгом порядке, размеренно, уверенно, спокойно. Предстоящий срок обучения в полковой школе — шесть месяцев. Вся военная подготовка велась с главной целью — своевременно и качественно отработать все задачи, предусмотренные программой обучения. Главным мотивом было: добиваться от курсантов, будущих младших командиров, организованности, настойчивости в освоении военного дела, строгого и четкого исполнения требований воинской дисциплины, чтобы быть примером для солдат. Непременным условием считалось: овладеть теорией и практикой тактической подготовки войскового подразделения до батальона включительно. Для этого последовательно проводились строевые занятия по отработке действий: одиночного бойца, отделения, взвода, роты, батальона. Проводились пешие (а зимой — и лыжные) походы с полной выкладкой, боевые стрельбы, многокилометровые марши с неременной отработкой спортивных элементов. Венцом всего обучения стало тактическое учение в Гороховецких лагерях и инспекторский смотр — стрельбы.

Следует признать, воинская служба в полковой школе не была легкой. Но военный контингент курсантов школы перено-

сил все тяготы; они воспринимались с пониманием. «Нытиков» не было. Тезис «тяжело в учении — легко в бою» я воспринимал с полным сознанием необходимости таких трудностей, и переносил их с достоинством.

В конце учебного года наша полковая школа на инспекторском смотре командующего Московским военным округом получила положительную оценку по всем разделам боевой подготовки курсантов, а по стрельбам — отличную. Мне это дало хороший стартовый импульс для поступления в летное авиационное училище. Мое заявление на имя начальника полковой школы о желании поступить туда было рассмотрено, и вопрос решен положительно. Тут же я был командирован на медицинскую комиссию в г. Иваново для определения пригодности к летной службе. Комиссию я прошел успешно. Ограничений для поступления в летное училище не было. По существу, я получил путевку в новую жизнь.

Здесь следует упомянуть об одном очень важном обстоятельстве. В период прохождения службы в полковой школе 50-го СП я смог повысить свой общеобразовательный уровень. Несмотря на большую нагрузку в военной учебе в полковой школе, с разрешения начальника школы я поступил на вечерние курсы при Доме Красной Армии и закончил курс программы в объеме 9-летней школы. Занятия проходили в вечернее время и выходные дни. Это оказалось важным подспорьем при поступлении в летное училище и успешной учебе в нем.

В октябре 1933 г. я убыл из Горького в Ленинград, в Теоретическое летное училище (т. н. «терку») имени Ленинского комсомола. Там предстояло держать вступительные экзамены. Но вначале предстояло пройти «социальный отбор». Комиссия выясняла происхождение абитуриентов, как говорится, до пятого колена. Это и понятно: партия вела борьбу с чуждыми элементами, поэтому вопрос о социальной принадлежности будущих командиров, а следовательно, и курсантов, стоял очень остро. Однако в нашем наборе отсеянных по этому признаку было не очень много. Затем предстояло пройти строгие экзамены и фильтрацию медкомиссии. Их мы также прошли успешно. Поэтому абсолютное большинство прибывших кандидатов поступили в училище и были зачислены курсантами.

Началась планомерная учеба. Срок обучения — два года. После предстояло еще два года учиться в военно-практической школе летчиков. В соответствии с программой предстояло изу-

чить аэродинамику, матчасть самолетов, двигателей, штурманское дело, военную географию, топографию, тактику и уставы. И, конечно, планировалось проводить целый комплекс спортивно-физических занятий. Мы понимали, что авиация стоит перед бурным, качественным скачком в своем развитии, и глубокая теоретическая подготовка летчиков будет тем фундаментом, который послужит для повышения квалификации летного состава.

С энтузиазмом и упорством мы стали осваивать основы теории авиации. Но вот в размеренный ритм теоретической учебы, как смерч, неожиданно для нас ворвался «глас тревоги». Примерно через полтора-два месяца после начала учебного процесса, прервав размеренную учебу по выбранной специальности, нам был объявлен приказ Наркома обороны, вызвавший разочарование и обиду: Военно-теоретическая школа летчиков реорганизуется в авиационно-техническое училище №7 для подготовки техников вооружения. Это был удар по вынашиваемой долгое время мечте — стать летчиком. Предстояло решить сложную задачу, как поступить в подобной ситуации. Многие курсанты таким поворотом дела, как изменение профиля училища, были возмущены и не желали продолжать учебу в нем.

Однако проведенная командованием и партийно-комсомольскими органами большая целенаправленная разъяснительная работа с курсантами снизила остроту проблемы. Эта работа строилась с упором на обстоятельства, обусловившие необходимость и целесообразность принятия такого решения, а именно: быстрый рост военной авиации, а значит, острая потребность в авиационных технических кадрах и необходимость расширения сети авиационных технических училищ. Эта работа сделала свое дело. Основной состав курсантов решил остаться во вновь создаваемом училище и закончить его. Но кто-то не пожелал отказаться от стремления освоить летную профессию и покинул училище. Я, с большой внутренней борьбой, остался в нем, ибо состоял в комсомольском активе училища. Но естественно, его профиль — это было совсем не то, о чем я мечтал.

Курс обучения также был двухгодичным. Руководство вновь сформированного училища в основном также осталось прежним. Начальник училища — В.И. Игнатов. Начполитотдела — Россет. Начальник училища был известным в авиации специалистом, эрудированным воинским начальником, и пользовался у нас большим уважением. Говорил он ясно, убедитель-

но, его выступления всегда производили на нас большое впечатление. В петлицах начальник училища носил два ромба, что соответствовало (с 1935 г.) званию комдива.

В училище было немало сильных, знающих свое дело преподавателей, влюбленных в авиацию, большинство из которых продолжило преподавание в переформированном училище.

Роту, в которую я был зачислен, возглавлял командир роты капитан Дойдо, строевой армейский офицер, суровый педант. Старшиной роты был войсковой старшина Баженов, назначенный из числа курсантов нашего набора, требовательный, но уравновешенный. Оба они строевую службу и военный быт знали хорошо, военные законы блюли строго.

Особое почтение у нас, курсантов, вызывал начальник строевого отдела Сергей Николаевич Смелков, который носил в петлицах три «шпалы». Ходил он неторопливо, размеренно, офицерской поступью. Особо бдительно он следил за соблюдением курсантами ношения формы одежды и бережного к ней отношения. Так, к примеру: курсант нет-нет, да и ухитрится нарушить порядок и правила — в «гармошку» превращая хромовые сапоги, не в меру заламывать тулью фуражки, стремясь иногда одеть «модные» командирские бриджи. За любое подобное нарушение Смелков давал курсанту наряд вне очереди, причем его исполнение приходилось чаще всего на выходной день. Имели место случаи, когда курсанты с не подбитыми подошвами сапог, задержанные в городе, чаще всего вблизи училища на улице Красного Курсанта, Смелковым возвращались из увольнения. В этих случаях рекомендовалось курсанту доложить командиру роты, который и должен был наложить на них соответствующее взыскание.

Курсанты были осведомлены об изумительной памяти начальника строевого отдела. Такие случаи, как нарушение формы одежды или небрежное отношение к ней были редки, но памятливы. К тому же подобные нарушения пресекались еще до выхода курсанта из училища в город, на проходной или на спортивной площадке во дворе училища. Так, увольняемый в город курсант обычно проходил через тот или иной спортснаряд — должен был преодолеть его.

Учебный процесс в училище осуществлялся в основном занятиями в учебных классах, лабораториях и мастерских. Кроме того, проводились учения в поле, с дальними форсированными

марш-бросками с полной солдатской выкладкой, с проведением стрельб. Были также марш-броски с лыжами и выкладкой, самолетами забрасывали на значительное удаление от Ленинграда на «выживаемость» — должны были возвратиться в училище, используя лыжи, или пешком.

Учебные классы и лаборатории размещались в разных зданиях, расположенных на значительном расстоянии одно от другого. Переход учебных групп из одного здания в другое во время перемен между занятиями проходил легким бегом (трусцой). Часто — в противогазах (отрабатывая нормы ГТО — комплекс спортивных норм «Готов к труду и обороне»)

И вот, улица Красного Курсанта, вымощенная брусчаткой, во время учебного перерыва оглашалась ритмичным рокотом десятков пар сапог.

Наряду с занятиями по специальности значительное место отводилось физкультуре и спорту. В училище культивировались гимнастика, легкая и тяжелая атлетика, бокс, борьба, лыжные виды спорта, парашютная подготовка. Требовалось поддерживать физическую готовность в соответствии с требованиями норм ГТО. Для проведения физкультурных занятий и спортивных мероприятий в училище имелась хорошая база — спортивный манеж, комплекс спортснарядов во дворе училища и плац для строевой подготовки («Плац Смелкова», как он именовался курсантами). В нашей роте имелись хорошие спортсмены: боксер Гулидов, гимнаст Труфанов, штангист Петухов, старшина Баженов.

В спорте у меня больших успехов не было, по своим результатам я находился где-то в середине. Но всегда любил спорт, он стал нормой моей жизни. Меня радовало ощущение физически здорового, полноценного человека.

* * *

Два года учебы в Ленинградском училище позволили мне ближе познакомиться с городом, ощутить его историческое величие. Находясь здесь, я получил возможность познакомиться с его культурными ценностями и историческими памятниками. Посетил Эрмитаж, Исаакий, крейсер «Аврору», Смольный. Бывал в театрах города, Царском Селе, Гатчине и других центрах русской культуры.

Принимал участие в военном параде войск ЛВО на Исторической площади (Дворцовой). Все это по сей день не изгладилось в памяти. Учеба в Ленинградском училище также позволяла мне сравнительно близко видеть С.М. Кирова. Это обычно происходило во время каких-либо кампаний, имевших большое государственное и общественное значение. Совещания по этим вопросам проходили в Смольном или в Доме культуры. На них приглашался широкий состав участников, актив предприятий города, учреждений и военно-учебных заведений (я нередко включался в актив нашего училища). Совещание обычно проводил С.М. Киров. Очень четко, без лишнего многословия, он объяснял суть момента и наши задачи в ходе проведения кампании, советовал, как лучше строить разъяснительную работу. Во всем, что он говорил, виделась мудрость и воля незаурядного руководителя. В Ленинграде его уважали и любили. Поэтому его смерть ленинградцами была воспринята с болью, как большая беда и невосполнимая потеря. Эти ощущения пережил и я в первые дни после убийства С.М. Кирова. Мне пришлось стоять в почетном карауле, выделенном из курсантов нашего училища, у его гроба, а также в период приезда в Ленинград в эти траурные дни И.В. Сталина. Кроме того, стоял в почетном карауле во время отправки гроба с телом С.М. Кирова на поезде, отправлявшегося с Московского вокзала. Гроб сопровождал в Москву И.В. Сталин.

После завершения двухгодичного курса обучения и сдачи экзаменов я в составе группы из пяти человек получил высокую оценку «отлично». Когда экзамены были уже позади, председатель Госкомиссии в присутствии кадровика беседовал со мной о дальнейшем моем назначении. «По существующему положению,— сказал он,— отличник может выбрать любое из имеющихся вакантных мест». Мне было предложено остаться в училище в должности преподавателя. Поблагодарив за такое доверие, я попросил направить меня в строевую часть. Только там, как я надеялся, у меня будет больше возможностей осуществить свою мечту — стать летчиком.

Выпускной вечер. Нам зачитали приказ Наркома Оборона СССР. Всем выпускникам присвоили только что введенные воинские звания и указывались части, кому где служить. Мне было присвоено звание техник-лейтенант 2-го ранга, а служить предстояло в 107-й эскадрилье, базировавшейся в Брянске. Нам был предоставлен месячный отпуск, и я поехал в родную дерев-

ню Разгуляй — навестить мать, отца, родных, друзей и знакомых. Зашел и в правление колхоза, откуда четыре года назад отправился в КТУ г. Семенова, а затем — в Ленинград, навстречу своей судьбе. Немногие из моих сверстников, которые остались в колхозе, радовались за меня, с интересом рассматривали мою авиационную форму, которая, похоже, всем нравилась. Было много расспросов об авиации. Много было всяких напутствий и пожеланий.

Следует отметить, что колхоз в эти годы крепчал, материально богател. Был построен маслособойный, картофелесушильный заводы, увеличились площадь молочной фермы и стадо.

Отпуск пролетел быстро, и раньше всех это почувствовали мать и отец. Матушка, добрая, мудрая женщина, воспитывала большую семью и, конечно, каждый раз, когда кто-то из сыновей покидал родной кров, очень болезненно переживала это. Отец же, занимавшийся отхожим промыслом, часто отлучавшийся от семьи для обеспечения семейства, мой отъезд воспринял более уравновешенно. Но и он проронил слезу, пожелав удачи и доброй службы. С многочисленными напутствиями я и отправился исполнять свой воинский долг. Вслед за мной покидали кров родной старшие братья. Василий всей семьей переезжал в Горький на автозавод, свое постоянное место работы. Иван — также на работу в «Нижнем». Быстрый рост промышленности в городе требовал рабочих рук.

За время непродолжительного отпуска все же имели в моей жизни некоторые события, оставившие следы в моей памяти.

Первый случай. Ехал из Ленинграда в Москву с однокурсником-москвичом, Иваном Ивановичем Петуховым. Он уговорил меня пару-тройку дней провести у него, пообещав хороший отдых и познакомить с Москвой. Я приглашение принял. Прибыв в Москву и выйдя из вагона, я решил привести себя в надлежащий порядок и почистить сапоги. Поставил ногу чистильщику на табуретку, на какой-то момент отвлекся, вдруг слышу — сзади меня кому-то нанесен удар, и стоны. Повернувшись, вижу своего друга Ивана, который одной рукой держит за ворот молодого парня, другой отвешивает ему «оплеухи». Тут же подходит милиционер и спрашивает: «В чем дело?» Иван Иванович ему отвечает: «Вот с этим молодым нахалом провожу урок воспитания». Оказалось, когда я наклонился для чистки сапог (был я к тому же в костюме и плаще), парень залез ко мне в карман и

вытащил портмоне. Вот тут-то Иван и перехватил руку воришки и ударил его. Милиционер задержал парня, проверил его документы и отпустил (тот оказался рабочим одного из рядом расположенных производственных помещений вокзала).

Мне Иван сказал: «Эту братию я хорошо знаю». Иван Иванович, здоровый парень, на вид — представительный, интеллигентный. До поступления в Ленинградское училище (как он сам об этом рассказывал) состоял в компании аферистов, выступал там в роли приличного джентльмена. Например: при поездке в поезде, на пароходе, в дальних авторейсах знакомился с выбранной дамой, отвлекал ее внимание, а в это время его приятели-подручные занимались багажом или сумочкой попутчицы. Из этой темной компании, по его рассказу, увела его навсегда знакомая женщина-напарница, позже ставшая его женой. Эта дама заслуживала внимания — симпатичная, элегантная, привлекательная женщина. У них в гостях провел я с удовольствием два дня своего отпуска.

Второй случай: продолжая путь домой к родным, ехал поездом Москва-Киров до станции Ветлужская в плацкартном вагоне. Расположился на нижней полке, не раздеваясь, чемодан — под сиденье (новенький, с подарками для родни). Где-то в пути, от станции Семенов до Ветлужской, ноги начали болеть (надел сапоги новые, хромовые, в обтяжку), и решил освободиться от сапог, но снял их наполовину, и, конечно, крепко вздремнул. Когда проснулся, чемодана уже не было. Обращаюсь к проводникам (их в вагоне было двое), заявил о пропаже. Они говорят, что ничего не видели и рекомендуют выйти на остановке, заявить дежурному по станции о происшедшем. И, может быть, просмотреть всех выходящих из поезда. Вот в этот момент в моем подсознании что-то сработало, возникло подозрение на проводников. Внимательно окинув взором затемненное купе проводников, я увидел свой чемодан среди вещей проводников, и твердо потребовал возвратить чемодан на прежнее место. Что они и выполнили. Затевать скандал с начальником бригады поезда не стал — состав уже подходил к станции Ветлужская.

Эти примеры подсказали мне, что жизнь — сложная штука, и на ее пути надо быть готовым ко многим неприятностям.

В декабре 1935 г. прибыл в Брянск для прохождения службы. Здесь размещался большой и известный в то время авиационный гарнизон: 83-я авиационная бригада, состоящая из двух ис-

требительных авиационных эскадрилий; одна из них — 107-я АЭ (самолеты И-16), в которой мне и предстояло служить. Доложив командованию бригады о прибытии, тут же был направлен в авиаэскадрилью на должность старшего техника отряда по вооружению. Командиром авиационного отряда был известный в то время капитан А. Николаев. Он ознакомился с моими документами, поспрашивал об учебе в Ленинграде, о моем здоровье и семейном положении. Сказал: «Добро. Без промедления приступайте к работе. Вы очень ко времени прибыли, так как поступило новое вооружение для наших истребителей».

Позже, где-то в середине 1936 г., командир отряда капитан А. Николаев ушел на новую работу — летчиком-испытателем в НИИ ВВС. Когда формировалась эскадрилья добровольцев для отправки в Испанию, он настаивал, чтобы его тоже включили в эту группу, но отпущен с испытательной работы не был. Об этом он очень сожалел.

Разместиться предстояло в общежитии, подготовленном к приему прибывавших в бригаду из училищ летчиков и техников.

Итак, влившись в боевой коллектив, с первых дней приступил с профессиональным интересом к своей непосредственной работе. На практике применяя полученные в училище знания, одновременно с этим осваивал новую авиационную технику — самолеты и их вооружение. Работа ладилась, я приобретал практические навыки.

В авиационных подразделениях шла напряженная летная боевая учеба. Большое внимание уделялось, наряду с совершенствованием техники пилотирования, ведению воздушного боя, а также отработке воздушных и наземных стрельб из всех видов вооружения истребителей. Как правило, завершали все виды боевой подготовки различного масштаба учения и инспекции.

В эскадрилье, наряду с боевой подготовкой, велась значительная спортивно-физкультурная работа, нацеленная на укрепление здоровья авиационного коллектива. Она также цементировала личный состав бригады, способствовала успешному выполнению летно-боевой подготовки. Мне было поручено возглавить секцию французской борьбы, поскольку я еще в Ленинградском училище получил некоторые навыки и познания в этом виде спорта. В эту секцию входили в основном летчики: Черных, Акуленко, Путивко и другие — всего 10 человек. В проводимых бригадой соревнованиях по французской борьбе группа летчиков 107 АЭ показывала хорошие результаты; неко-

торые, в том числе и я, участвовали в окружных соревнованиях в Минске на первенстве БВО.

Тут нелишне вспомнить: различными видами спорта в авиационных гарнизонах истребительной авиации занимались преимущественно летчики. С некоторыми из них я сдружился. Сложилась дружная четверка холостяков — летчики-истребители Валя (Валериан) Яманов, Дима Комаров, Ваня Трошин и я, технарь-вооруженец. Вначале жили мы в одном общежитии при Доме Красной Армии. Затем — на частных квартирах, но по соседству друг с другом.

Впереди был нелегкий 1936-й год. Этот год для нашей 107-й ИАЭ, как и для других частей авиабригады, был годом напряженной боевой учебы, которая проводилась форсированными темпами и завершилась рядом крупных учений и маневров. Летом (июль-август) наркомом обороны проводились крупные учения Белорусского военного округа. На учениях отрабатывалось взаимодействие всех родов войск. На этих учениях 107 ИАЭ получила высокую оценку за выполнение поставленной ей задачи. В сентябре 107 ИАЭ была привлечена на учения войск Московского военного округа. На этих учениях истребительная авиация, как правило, базировалась на грунтовых аэродромах и выполняла свои задачи с широким маневром. Действия летного состава и на этих учениях были признаны успешными. Положительно оценивалась и работа технического состава, как необходимая составляющая успешного решения учебно-боевых задач.

Мысль стать летчиком-истребителем не покидала меня. Мне нравилась смелость летчиков, летавших на самолетах И-15 и И-16. Особо восхищало выполнение ими сложного и высшего пилотажа, проведение воздушных боев и воздушных стрельб. В этот период в авиабригаде особенно славились летным мастерством летчики К. Колесников, А. Николаев, Замашанский, С. Черных, С. Денисов, И. Лакеев, В. Бочаров, А. Минаев, Путивко, Баланов и многие другие. Так, например, К. Колесников уже в то время за успехи в боевой подготовке был награжден орденом Ленина и избран депутатом ВЦИК.

* * *

Обстановка в мире тем временем обострялась. В Испании 18 июля 1936 г. начался военный мятеж. Япония вторглась в Се-

верный Китай, Италия — в Эфиопию, произошла ремилитаризация Рейнской области Германии. Страна жила в напряженном ожидании грядущих катаклизмов.

В один из осенних дней в бригаде было объявлено построение. Проходило оно на аэродроме вблизи одного из ангаров, на стоянке самолетов 107 АЭ. Комиссар бригады объявил: «Возможно, кому-то из вас придется участвовать в боевых действиях за рубежом. Это большая честь, там придется заниматься делом, которому мы учились. Нужны добровольцы». Затем было сказано: без разглашения все спокойно обдумайте, и кто пожелает, к исходу следующего дня свои заявления представьте в штаб на имя командира бригады.

Этого мы ждали давно. Желающих поехать добровольно в «командировку» оказалось много — и летчиков, и авиационных специалистов. Объяснений, куда требуются добровольцы, не требовались. У командования бригады основная проблема состояла не в том, чтобы набрать нужное число военнослужащих для отправки в Испанию, а в том, чтобы выбрать из всех, кто подал рапорты, наилучших. После оперативного всестороннего рассмотрения заявлений командование огласило фамилии тех, кому следовало готовиться к убытию за границу. Была отобрана группа летчиков и авиаспециалистов для укомплектования эскадрильи (33 экипажа с самолетами). В состав группы входили экипажи из обеих истребительных эскадрилий авиабригады. Все они в той или иной степени были знакомы между собой. В эту группу вошел и я. Сборы были недолгими, но нас поторапливали: очевидно, «там» обстановка была такой, что требовала нашего быстрого прибытия. Командование дало несколько дней на завершение уезжающими своих семейных и домашних дел и на подготовку к дальней поездке. Старшим был определен С. Тархов (командир 40-й ИАЭ), его помощником — комиссар АЭ К. Рябов (начштаба 107 ИАЭ). Командиры отрядов: К. Колесников, В. Бочаров, С. Денисов. Остальной состав был также распределен по отрядам согласно штатному расписанию.

Сначала путь добровольцев лежал в Москву. Выезжали из Брянска небольшими группами. В Москве обзавелись гражданскими костюмами, необходимыми документами. На приеме у руководства ВВС получили деловые напутствия. Были ознакомлены с военно-политической обстановкой в районе предстоящей работы. В конце беседы руководство пожелало всем нам успе-

хов в предстоящем деле. Главный смысл напутствия — выполнять боевую задачу с достоинством и честью, соблюдать честь советского воина и гражданина.

Из Москвы после получения документов мы отправились в Севастополь. Там на рейде уже стоял транспорт «Курск» с загруженными в трюм ящиками с истребителями И-16, боеприпасами, а также продовольствием (все это, как оказалось, предназначалось для нашей группы добровольцев). Погрузка завершена, все портовые формальности соблюдены. По завершении погрузки вся наша группа добровольцев разместилась на «Курске». Теплоход вышел из Севастополя и пошел курсом на Босфор.

Поставки военных грузов в Испанию из советских портов через Средиземное море осуществлялись в обстановке открытого морского разбоя, который вели на торговых путях фашистский флот и авиация. Мы об этом также были проинформированы.

Пройдя Босфор, «Курск» пришвартовался в порту Стамбул. Когда наш транспорт с самолетами на борту и экипажами вошел в порт, он подвергся тщательному таможенному досмотру. Турецкие таможенники спрашивали нас: «Почему у вас такой большой экипаж?» Мы отвечали: «Это грузчики». Этими «грузчиками» были летчики-истребители и техники, следовавшие в Испанию, чтобы воевать на самолетах И-16, которые везли с собой на корабле. Как бы там ни было, но таможенный досмотр прошел вполне благополучно, и «Курск» беспрепятственно проследовал в воды Средиземного моря. С помощью каких средств — дипломатических (по документам) или откупом удалось капитану «Курска» сравнительно беспрепятственно пройти таможенный контроль — знает только он, капитан. Конечно, это осуществилось не без участия советского представительства в Турции, а также не без благожелательного отношения турок, в том числе и сотрудников таможни, к событиям в Испании, а значит — и к доставке туда оружия и добровольцев. Известно сообщение немецкого посла в Турции: на «Курске» находится лишь невоенный груз, в том числе три не заслуживающих внимания самолета.

Преодолев пролив Дарданеллы, корабль вышел в Мраморное море. Оставив позади остров Крит, входим в воды Средиземного моря. Шли курсом на африканское побережье. Все вроде спокойно, ничто не предвещает опасности, только значительное волнение, а значит, качка, на которую немногие пассажиры

реагируют болезненно. Летчики ее, правда, переносят легче — лечатся вином и лимоном. Качка резко возрастает. Некоторые пассажиры уже совсем позеленели. К вечеру несущиеся по небу облака становятся такими же свинцово-темными, как и волны, пытающиеся поглотить наш корабль.

В середине дня стало очевидным, что за нами на некотором отдалении (на расстоянии зрительной видимости) следуют два итальянских эсминца. Несколько часов длилось это преследование. Однако ближе к вечеру преследователи удалились и скрылись из виду. А ночью, когда «Курск» взял курс к испанским берегам, до нас донеслись звуки двух взрывов. Что это могло взорваться, оставалось только гадать. Но была дана команда подготовиться к применению спасательных средств. Однако все обошлось. А вскоре в рассветной дымке показались берега Испании и порт назначения.

Наш транспорт прибыл в порт Картахена, однако под разгрузку не встал. В порту под разгрузкой уже стоял советский транспорт с танками, которые были видны даже на палубе под брезентом. К тому же на рейде порта сновали катера под флагами Великобритании и Комитета по невмешательству. «Курск» решено было направить в другой порт. Приняв на борт испанского лоцмана, корабль проследовал в порт Аликанте. Там нас ждали. Испанские докеры быстро выгрузили самолеты, и вместе с ними интернационалисты на автотранспорте добрались до аэродрома близ г. Мурсия.

Итак, мы на испанской земле. При этом следует отметить: на всем пути нашего следования от порта Аликанте до аэродрома Мурсия, на всех перекрестках дорог, нас встречали и приветствовали группы испанцев: «Россия привет, Франко капут!» (они работали на полях и выходили на дорогу, поднимая в приветствии сжатый кулак или орудие своего труда — лопату, мотыгу).

В самом городе Мурсия мало промышленных предприятий, немного и исторических памятников. Гордость города — старый кафедральный собор, построенный в стиле барокко. Мурсия — это центр исторически сложившегося района на юго-западе Испании. Его пересекают с востока на запад небольшие горные отроги, являющиеся продолжением андалузских горных хребтов. К северу простирается Лиманчское плоскогорье с засушливым климатом. В южной части района — еще одна равнина, бедная водой. Поэтому возле городов Мурсия, Мула, Лорка —

большие заливные луга. Основным источником для орошения служат воды бассейна реки Сегура. Экономика района в основном сельскохозяйственная.

Когда 18 июля 1936 г. в Испании произошел франкистский мятеж, в Мурсии также произошли отдельные его вспышки, которые были подавлены трудящимися. В дни нашего прибытия город жил мирной жизнью — единственным признаком военного времени было то, что на улицах редко встречались взрослые мужчины — они были в рядах защитников республики. Ничто не говорило о том, что идет война.

Аэродром в окрестностях Альякантария, куда прибыли машины с разобранными самолетами в ящиках, представлял собой небольшое поле, окруженное оливковыми деревьями, с достаточно прочным грунтом, но пыльное. Разгрузка происходила быстро. Для этого в помощь работникам аэродромной службы пришло местное население, в основном молодые парни и старики. Сразу же после разгрузки авиационные специалисты нашей группы добровольцев, совместно с техническим составом аэродромной службы, приступили к сборке самолетов и подготовке их к боевому применению. Работы велись форсированно, круглосуточно, с большим напряжением. В течение двух суток все самолеты были собраны и облетаны, оружие отлажено, пристреляно и подготовлено к боевому применению. Летный состав был распределен по группам, отрядам и звеньям. Затем изучали район предстоящих боевых действий. Обо всем этом было доложено командованию ВВС Испании (старшему советнику при командующем ВВС Смушкевичу).

Летчики и авиаспециалисты нашей группы были размещены в г. Мурсия в специально подготовленных помещениях. Однако горожане просили и требовали у администрации, организовавших наш прием и устройство, поселить русских в их домах, под их заботу и уход.

На исходе дня 4 ноября 1936 года на аэродром Альякантария, близ г. Мурсия, прибыл генерал Пумпур («генерал Хозе») — летчик-истребитель, советник командующего ВВС Испании по истребительной авиации. Он приказал в связи с готовностью авиационной группы к боевым действиям всему летному составу быть готовым к перелету на новый аэродром под Мадрид. Перелет осуществлять поотрядно, с посадкой на прифронтовом аэродроме Алкала-де-Энарес. Головную группу возглавит лич-

но. Было указано следующее: полет по маршруту, подход к аэродрому посадки и посадка должны произойти скрытно. Прибытие в Испанию и появление на фронте новой группы истребителей должно стать неожиданностью для франкистов. Был сообщен запасной аэродром посадки и его характерные особенности. Передовая группа летно-технического состава (я также был включен в нее) самолетом была направлена на аэродром посадки несколько раньше вылета группы истребителей. Остальной состав группы должен был убыть на автотранспорте вслед за вылетом истребителей.

В назначенный час все самолеты авиагруппы ушли в воздух и взяли курс на Мадрид. Это было в канун годовщины Октябрьской революции. Завтра советские летчики появятся в небе Мадрида. К этому времени фашисты уже захватили пригород Мадрида — Карабанчель. Напряженные бои шли на подступах к университетскому городку, в парке Каса-дель-Кампо, в районе стадиона и мостов через реку Монсанерес. Президент Асанья и правительство Л. Кабальера покинули Мадрид, передав всю власть в городе «хунте» обороны во главе с генералом Миаха, который не имел в своем подчинении ни авиации, ни войск, ни складов с боеприпасами. Франко и его генералы уже получили приветственные телеграммы в честь победы над республикой и с нетерпением ждали сообщения о вступлении частей иностранного легиона и марроканцев в столицу.

Именно в этот период прозвучал исторический призыв Долорес Ибаррури «Они не пройдут!» С появлением у республиканцев танков и авиации они усилили сопротивление, а местами даже переходили в контратаки. Попытки взять столицу с ходу провалились.

Перелет авиагруппы прошел благополучно. Посадка на аэродром Алкала-де-Энарес произведена без происшествий. Все летчики находились в хорошем, приподнятом настроении, готовые вступить в схватку с противником. После посадки летный состав был собран в одном из аэродромных помещений, где Пумпур и Тархов провели разбор перелета. Там же было указано, как расположить самолеты в границах аэродрома, как готовить их к боевым действиям.

На исходе дня на аэродром прибыли начальник авиации Испанской республики Идальго де Сиснерос и его советник по авиации генерал Смушкевич. Командующий приветствовал

прибытие советских авиаторов в состав испанских ВВС, на помощь испанскому народу. Он поблагодарил также за успешный перелет на прифронтовой аэродром. Затем здесь же генерал Смушкевич объявил предварительное решение на боевое использование авиации на ближайшие дни: незамедлительно готовиться к боевым действиям по защите Мадрида от франкистской авиации. Предусматривалось: начиная с утра 5-6 ноября (при условии летной погоды) двумя вылетами авиагруппы нанести штурмовые удары по наземным войскам франкистов, сосредоточенных для наступления на Мадрид. Одновременно с этим быть готовыми к отражению действий авиации мятежников, действующей по войскам и объектам республики на поле боя. Тут же поступила команда инженерно-техническому составу: готовить самолеты группы к боевым действиям в соответствии с предстоящими боевыми задачами. Готовность — к утру следующего дня. С этого часа весь личный состав авиагруппы: летчики, авиаспециалисты (с приданными нам для помощи испанскими авиаспециалистами) непосредственно включались в работу по подготовке к боевым действиям в битве за Мадрид.

Поев ужинав накоротке в новой для нас прифронтовой обстановке (фужер вина с фруктами и бутерброд с ветчиной) приступили к работе. Под руководством командира истребительной авиагруппы С.Тархова (полковник Антонио), командиров отрядов И.Колесникова, В.Бочарова, С.Денисова летный состав приступил к изучению обстановки на Мадридском фронте, исходя из боевой задачи ближайших дней. При этом особое внимание было уделено анализу обстановки в воздухе и обстановки на фронте, на подступах к Мадриду, а также тактике действий франкистской авиации на поле боя. Авиаспециалисты выполнили необходимый ремонт самолетов, отладку агрегатов, весь объем предполетной подготовки. Специалисты-вооруженцы, проводя подготовку вооружения к боевому применению, готовили повышенный боезапас. Это делалось в расчете на многократные боевые вылеты с ведением воздушных боев и штурмовок наземных целей.

И вот с рассвета 5 ноября, совершив два вылета по 30 самолетов в каждом, эскадрилья приступила к боевой работе. Она штурмовала с малых высот войска франкистов, нанеся им большой урон. Среди мятежников началась паника (особенно среди марокканской кавалерии). Воодушевленные действиями истре-

бителей, республиканские войска и жители Мадрида, при поддержке танков с советскими и испанскими экипажами, усилили натиск на противника. Наступление франкистов было сорвано.

В этот день авиагруппа, управляемая С.Тарховым, выполнила еще более 80 самолетовылетов, отражая налеты франкистской авиации на Мадрид и на позиции республиканцев, вела ожесточенные воздушные бои, уничтожив при этом до 10 самолетов. На глазах многих жителей испанской столицы советские летчики-истребители дали достойный бой франкистской авиации. Кончилось то время, когда враг безнаказанно вторгся в небо Мадрида.

С 6 по 9 ноября шли самые напряженные бои за Мадрид — на земле и особенно в воздухе. Наши летчики совершали по 4-5 боевых вылетов в день. Ежедневно приходилось вести воздушные бои, с большим напряжением моральных и физических сил. Советский военный атташе в Испании комбриг В.Е. Горев писал, что если бы в обороне Мадрида не участвовали группы истребителей и танков (возглавляемые П.Арманом), то удержать город вряд ли бы удалось.

13 ноября в бою 16 И-16 с 12 «юнкерсами» и 25 «хейнкелями» был сбит С. Тархов. Раненый летчик выбросился на парашюте, был обстрелян с земли; приземлился вблизи линии фронта, он был доставлен в госпиталь, где от ран скончался. Это была тяжелая потеря для нашей группы и для авиации Республики. Командование истребительной авиагруппой принял И.Колесников, отличный летчик, волевой командир. В последующих боях за Мадрид он умело руководил авиагруппой во всех операциях 1936—1937 гг.

Закончив свой срок пребывания в Испании, К. Колесников готовился к убытию в СССР. К этому времени на аэродром Мурсии прибыла новая партия И-16. Республиканское правительство Негрина, находясь в Валенсии, пожелало увидеть демонстрационный пилотаж на И-16. К. Колесников вылетел с аэродрома Мурсия в Валенсию, исполнил там показательный полет на И-16 и вылетел обратно. При подходе к аэродрому, на малой высоте выполнил несколько «бочек», во время которых задел крылом за цитрусовое дерево. Самолет врезался в землю.

Появилась версия, что причиной катастрофы стала деформация консоли крыла, так как уже имелись подобные случаи на той же серии И-16 при облете самолета после сборки. Было

принято решение провести тщательный контроль поступившей партии И-16. Обследование никаких дефектов не выявило. Все самолеты этой партии были облетаны и отправлены на пополнение авиации фронта.

На новый, 1937 год на аэродром Алкала-де-Энарес прибыл командующий Мадридским фронтом генерал Миаха и его штаба полковник Рохо с группой артистов мадридских театров. Они от имени правительства Испанской республики и командования фронта поздравили нас с наступающим Новым годом, поблагодарили за успешную боевую работу, пожелали всем здоровья и успехов в последующих боевых делах.

Боевые задачи выполнялись из положения дежурства на аэродроме. Задача на вылет обычно поступала с главного КНП, развернутого в Мадриде на «Телефонике» (самом высоком здании города) и уточнялась с КП аэродрома. Обычно весь летный состав постоянно находился на аэродроме вблизи своих самолетов. При этом некоторые экипажи несли боевое дежурство в кабинах самолетов с подключенными стартерами. В особо напряженные дни на фронте, при активном действии авиации франкистов, применялся способ боевых дежурств групп патрулирующих истребителей непосредственно в «зоне опасности». Применение «патруля» позволяло своевременно вступать в бой с противником и отражать налет. Но это способ требовал большого напряжения и расхода сил, поэтому применялся в крайних случаях. Для быстрой и полной оценки воздушной обстановки, на командно-наблюдательном пункте «Телефоника» было установлено дежурство летчиков-истребителей. Это позволяло оперативно принимать решение на вылет истребителей и ввод их в бой. Некоторое время на КП несли дежурство летчики группы — Беляков, Акуленко, Кузнецов.

Помнится, однако, что к дежурству на КНП летчики относились без охоты, предпочитая им боевые вылеты. При этом, следует отметить, «Телефоник» подвергался артобстрелу франкистов. Целеуказание велось самым примитивным образом — ракетами с земли и полотнищами, обозначающими направление на противника. Информация о воздушной обстановке на КП аэродрома передавалась по телефону и часто запаздывала (затрачивалось много времени с момента ее получения до передачи экипажам), что не обеспечивало своевременный ввод в бой истребителей из положения дежурства на аэродроме.

На Мадридском фронте, одновременно с нашей авиагруппой, вела боевые действия истребительная группа Рычагова на самолетах И-15. Летчики обеих групп, защищая Мадрид от ударов франкистской авиации, вели результативные воздушные бои. Когда приходилось отражать массированные налеты авиации франкистов, обе группы действовали одновременно, осуществляя распределение боя по маневру и высоте (И-15 — маневренный бой на горизонтали, И-16 — бой на вертикали).

Крупномасштабный штурм Мадрида франкистами был сорван. Однако многочисленные попытки штурмовать город продолжались на отдельных направлениях. По-прежнему авиация франкистов продолжала попытки нанесения ударов по Мадриду и группировкам республиканских войск на Мадридском фронте.

В октябре-ноябре я был непосредственным участником боев по защите Мадрида в должности старшего техника отряда по вооружению отряда. Аэродром Алкала-де-Энарес по существу являлся основным для нашей авиагруппы, откуда велась боевая работа. Только на непродолжительное время небольшими группами (6-9 самолетов) самолеты перелетали на полевые аэродромы для того, чтобы приблизить место базирования к району предстоящих боевых действий. Проживание личного состава группы также было организовано вблизи этих аэродромов. Для проживания в Алкала-де-Энарес было подготовлено помещение типа военного общежития. Обслуживала это здание специально созданная бригада, преимущественно молодые «сеньориты» под надзором немолодого властного «сеньора»-коменданта. Здесь же была организована столовая, где мы питались утром и вечером. Днем, как правило, обедали на аэродроме, в столовой, расположенной в полуподземном помещении. Летчики пищу принимали преимущественно у самолетов, поскольку большинство их находилось в положении боевого дежурства, готовыми к вылету на боевое задание.

Был период, когда летчики ужинали в двух местах. Во второй половине ноября над аэродромом и городом Алкала-де-Энарес ночью стали появляться одиночные бомбардировщики мятежников. Как показал анализ этих налетов, целью их бомбовых ударов являлись не столько самолеты на аэродроме, сколько места проживания наших летчиков и авиаспециалистов. Эта мера воздействия на наших летчиков франкистами, видимо, была предпринята в качестве мести за потери, которые понесла их

авиация. При этом были задействованы силы «пятой колонны». В городе начали действовать сигнальщики, фонарями подсвечивавшие бомбардировщикам район нашего пребывания (обозначая светом фонарей его границы). Местными жителями и республиканской милицией эти сигнальщики выявлялись и уничтожались.

Впоследствии, для обеспечения безопасности летчиков, было принято решение оборудовать укрытия типа полуподвальных бомбоубежищ в ряде помещений, где проживали наши люди. До момента готовности использования таких укрытий была предпринята и такая мера: в конце летного дня летчики, приняв в столовой легкий ужин, завершали его в другом месте. На автобусе выезжали за город, в горы Сьерра-де-Гвадорама, и там продолжали ужинать. В город, на ночлег, возвращались в 23.00: противник позже 23.00 не летал. Когда бомбоубежище было готово, ужин проходил в столовой. Затем «угрожаемые часы» проводили в оборудованных помещениях. После 23.00 отдыхали в спальнях помещений, а некоторые товарищи оставались в этих укрытиях до утра.

В декабре для нашей авиационной группы в центре Мадрида было подготовлено жилье при гостинице «Палас». Оно было оборудовано в нижних этажах гостиницы и полуподвальных кельях прилегающего монастыря. В Мадрид летчики уезжали на ночь после боевого дня, утром с рассветом возвращались на аэродром и включались в боевую работу. Это разнообразило фронтовую жизнь.

Мадрид, прифронтовой город, жил обычной жизнью. Работали магазины, казино, некоторые театры и другие учреждения культуры и быта. Функционировали они до полуночи, поэтому имелась возможность посещать некоторые заведения, производить необходимые закупки.

Проживание в Мадриде в ночное время считалось более безопасным, чем вблизи аэродрома, хотя город располагался ближе к линии фронта. Иная обстановка способствовала тому, что личный состав морально и физически отдыхал. Те из авиаспециалистов, кто вынужден был задерживаться на аэродроме на ночь, чтобы выполнить работы по подготовке самолетов к боевому вылету на следующий день, проживали преимущественно на аэродроме. Мне приходилось довольно часто отдыхать на аэродроме. Обуславливалось это большим объемом работ по

вооружению самолета И-16. Однако это нисколько не тяготило, и даже создавало некую выгоду. Рядом с нашим аэродромным «жилищем» имелся кинотеатр, в котором можно было скоротать свободные от работы ночные часы.

Нас, интернационалистов, часто спрашивают: как к советским добровольцам относилось население Испании? Как строились наши взаимоотношения с испанскими авиаспециалистами?

С первых дней нашего пребывания на испанской земле мы ощутили дружелюбный, доброжелательный прием, чуткое, внимательное отношение. Проявлялся неподдельный интерес к Советскому Союзу, к гражданам Советской России, к их культуре и жизни СССР. Если говорить об авиаспециалистах, которые с нами работали, то можно сказать следующее: отношения были дружеские, на равных. К нам они относились с почтением. Наши советы по ходу совместной работы воспринимались серьезно.

Вспоминается следующее. Для испанцев обеденные часы были почти священны. В работе они тоже были склонны к определенному спокойному ритму. Эти их свойства и привычки в ряде случаев не соответствовали требованиям момента боевой обстановки, особенно при оперативной подготовке авиационной техники к бою. Но мы их не упрекали, а терпеливо, личным примером учили: своевременное приведение техники в боевую готовность не должно зависеть от времени приема пищи, а время, затрачиваемое на работу, должно быть возможно минимальным. Испанские товарищи быстро поняли наши уроки и сами решили поступиться некоторыми привычками в интересах дела. Они обогатились навыками работы в боевых условиях на новой для них авиационной технике. Так, например, работая моим напарником, техник по вооружению Мартин Лопес очень быстро освоил тонкости эксплуатации и боевого применения вооружения самолета И-16, стал настоящим мастером, помогая в то же время испанским товарищам повысить квалификацию, плодотворно работать в боевых условиях, содержать в хорошем состоянии вооружение и готовить его к боевому применению.

Я, убывая в июле 1937 г. из-под Мадрида на Северный фронт, с чистой совестью оставлял своего напарника вместо себя, и он с порученной работой справился. Он же, в свою очередь, в дар о совместной работе преподнес мне прекрасный дорогой подарок: двухствольное маркированное ружье и пистолет «Стар».

Бывая среди испанских товарищей в кинотеатре в г. Алкала, где постоянно бывали группы бойцов с фронта — «армеро»; они

обязательно предлагали с ними выпить (при них всегда была фляжка с вином). А если в буфете захочешь выпить фужер «Сидро», то расплачиваясь, непременно услышишь: «За вас уже уплачено».

Посещая Мадрид, мне поручалось доставить в Генеральный штаб старшему военному советнику донесение (пакет с бумагами). Так вот: на проходной Министерства обороны иногда было достаточно без предъявления пропуска сказать лишь два слова «Камаrado руссо» — и тебя пропускали.

Да, положительных примеров можно привести много.

Ночью, в часы опасности, когда мы проводили время в полуподвальных укрытиях-бомбоубежищах, туда без особого стеснения заходили и многие «сеньориты» из обслуживающего нас персонала. Конечно, взаимные симпатии возникали. Нельзя исключать того, что возникало взаимное стремление сблизиться. Но оно сдерживалось именно общей благожелательной средой.

И еще один приметный случай. В один из дней симпатизировавшая мне девушка (ее звали Антония) смущенно, но настойчиво уговаривала меня побывать у них дома — «мадре» желает познакомиться хотя бы с одним из советских добровольцев. Поставив в известность свое начальство (К. Рябова), я согласился. Дело было во второй половине дня. Проходя мимо собора, моя попутчица вдруг берет меня под руку, смеется и говорит: так будет спокойнее. Поясняет: в Испании под руку могут ходить только очень близкие друг другу люди. Что ж, я согласился. Пришли в небольшой дом, в двухкомнатную квартиру. В квартире — одна пожилая женщина: «мадре». Одета по-домашнему скромно. Комнаты скромно обставлены. Мое появление приветствует сдержанно. Приглашает присесть. Она говорит, что сын с мужем «армеро» на фронте под Мадридом; пока живы. Антонио подходит к шкафу, открывает его, включает приемник и настраивает на Москву. «Раскрывается», говорит, что они с «мадре» часто слушают Москву, что она комсомолка. «Мадре» приглашает к столу. На столе в вазе апельсины с мандаринами и початок кукурузы. Извиняются за скромность. Я благодарю за угощение, вынимаю из пакета банку ветчины и угощаю хозяйку квартиры.

Побеседовали часа два-три. В ходе разговора Антония рассказала «мадре» о том, что она шла со мной под руку. «Мадре» покачала головой, насторожилась. Дочь засмеялась, рассказала какую-то шутку. Мать успокоилась, в ответ сказала, что была бы не прочь породниться с «Россией». Но война, война!

Я отблагодарил «мадре» за добрый прием, извинился за причиненные беспокойства и под руку с Антонией покинул квартиру.

Имел место и такой случай. Один из шоферов, обслуживающих нашу авиагруппу, возил меня в Мадрид на перевязку в госпиталь. После завершения процедуры предложил мне заехать к нему домой в семью (сам он мадридец, проживал в районе Университетского городка). При этом предупредил, что это очень близко к фронту, там часты обстрелы. Посещение его семьи он обговорил желанием его матери и сестры познакомиться с советскими добровольцами. Не желая обидеть шофера отказом, я согласился.

В небольшой, но уютной двухкомнатной квартире нас встретили две женщины: «мадре» лет 45-48 и сестра лет 25. Они были приветливы, доброжелательны. Заинтересованно беседовали, скромно, по-фронтовому, перекусили, выпив по бокалу «Сидро», и, поблагодарив хозяев, убыли.

А потом, примерно через месяц, в один из вечеров, мой шофер передал мне просьбу своей сестры провести вечер в знакомой ей семье в центре Мадрида, где еще будет «сеньорита», недавно приехавшая из Малаги. В один из согласованных по времени вечеров (мы ночевали в мадридском «Паласе») втроем отправились по указанному адресу, захватив с собой провиант (прежде всего ветчину) и напитки. Адресно эта улица была ближней от «Телефоника» и выходила на ул.Алкала; дом капитальный, 4-этажный, квартира трехкомнатная на третьем этаже.

Встретили нас четыре женщины: хозяйка, лет 45-ти, и три «синьорины» лет 23-25. Симпатичные, прилично одетые, приветливые и доброжелательные. Не теряя времени, был накрыт стол. Началось знакомство. Одна из «сеньорит», дочь хозяйки, вторая — сестра шофера, третья — «сеньорита Понти» — бежала из Малаги перед ее захватом итальянцами. Бежала она с дочерью 4-х лет в Аликанте — там жил ее «падре». Оставив дочь у «падре», сама прибыла в Мадрид к знакомым. Здесь, под Мадридом, ее муж «армеро». Может быть, удастся, пока жив, повидаться? Трапеза затянулась, беседа велась по разным вопросам. Объяснялись, прибегая к испано-русско-французскому диалогу и с помощью «мимире»(?). И вот тут, где-то около 23 часов, вслед за донесшимися звуками артиллерийской канонады раздался разрыв артснаряда в доме, где мы трапезничали. Два снаряда, из тех, что летели в сторону «Телефоника», попали в дом. Разрыв был в районе четвертого этажа, квартиры третьего этажа не пострадали.

Боевая работа нашей истребительной группы велась с большой нагрузкой. А это означало, что авиационная техника также эксплуатировалась напряженно, что, в свою очередь, требовало больших усилий от авиационных специалистов по поддержанию ее в высокой степени боеготовности. Большая нагрузка лежала и на вооруженцах. Это обуславливалось прежде всего необходимостью быстро и надежно готовить самолеты к каждому вылету. В каждом боевом вылете участвовал не один самолет, а несколько. Причем часто они возвращались с полностью израсходованным боекомплектom. При подготовке каждого самолета к следующему вылету надлежало не только пополнить боекомплект, но и произвести контроль вооружения на каждом самолете, а при необходимости — и устранить выявленные неисправности. Эта работа велась круглосуточно, днем и ночью. Иногда вооруженцы подобную работу проводили полные 1-2 суток без сна и отдыха. Вооруженцы работу на самолете не прекращали даже в моменты налета на аэродром авиации противника. Так, в один из дней, на самолетах, вернувшихся из боя, вооруженцы выполняли работы по отладке оружия. В это время аэродром подвергся удару авиации противника. Вооруженцы продолжали свое дело. Я в это время выполнял работу непосредственно в кабине самолета и не покинул ее, пока не завершил все необходимые работы по ремонту вооружения.

Пулеметное вооружение И-16 — строгое и капризное. Поэтому его готовили к применению тщательно. Каждый случай отказа оружия анализировался, разбирался со всем составом специалистов-вооруженцев. Эти вопросы рассматривались и на разборах боевых полетов с летным составом.

После опроса летчика о работе оружия в бою подготовка вооружения к следующему вылету строилась в таком порядке:

1) проверялось крепление всех агрегатов, относящихся к вооружению, неисправности устранялись;

2) тщательно осматривался механизм регулировки синхронности стрельбы бортовых пулеметов и доводился по норме до контрольных меток;

3) если имелись отказы оружия в бою, мы тщательно выявляли их причины. Были случаи обрыва лент пулеметов из-за де-

формации патронного ящика, вызванной или большим темпом стрельбы, или попаданием в боекомплект бракованного металлического звена, вследствие чего происходило выпадение патрона. Поэтому большое внимание обращалось на подготовку боезапаса: калибровку лент, патронов, промывку их от лишней смазки;

4) снимались пулеметы, тщательно осматривались, неисправности устранялись; оружие приводилось в надлежащую готовность к боевому применению. Если пулемет претерпел температурный перегрев (в случае стрельбы длинными очередями), то проводили тщательный осмотр-контроль и в случае выхода из строя ствола пулемета браковали оружие, меняли ствол.

Интенсивные боевые действия авиационной группы на И-16, вооруженных ШКАСами, были бы невозможны как без достаточного запаса боеприпасов, подготовленного заблаговременно, так и без квалифицированного обслуживания авиатехники наземными специалистами. Но не только зарядка самолета патронными лентами входила в обязанности специалистов-вооруженцев. Велась напряженная работа по поддержанию вооружения самолета в исправном боеготовом состоянии. Эта работа велась круглосуточно, с полной отдачей сил, знаний и опыта.

Самолеты И-16 и его вооружение в боевых условиях применялись впервые! Поэтому проявлялось много того, о чем мы еще не знали. Многоразовые за одни сутки (до 4-5 раз) вылеты летчика на одном и том же самолете сопровождались, как правило, ведением воздушного боя или штурмовыми ударами по наземным целям. При этом летчик, а также и самолет, поворачивались значительным перегрузкам. И вот летчик возвратился с поля боя, произвел посадку. Самолет должен быть подготовлен к следующему боевому вылету. Нужно было тщательно готовить как непосредственно оружие, т.е. пулемет, так и систему управления огнем, прицел, боеприпасы. Все это делалось с целью избежать отказов оружия, разного рода задержек в стрельбе. С первых дней боевых действий авиагруппы специалистам по вооружению виделись характер, условия и объем предстоящей работы:

1) большой расход боекомплекта самолета за каждый боевой вылет предопределил необходимость иметь в большом количестве заблаговременно подготовленный боезапас. А создавая такой запас, следует исходить из такого расчета: потребное количество на каждый самолет, на группу самолетов для одного вылета, на дневной вылет и на какой-то конкретный период. Го-

товился боезапас оружиейниками круглосуточно, соблюдая качество патрона и металлических звеньев. Для набивки патронов (десятки тысяч штук) в звенья ленты применялись специальные станки — приспособления. В собранном виде ленты с патронами укладывались в боекомплекты.

2) Имели место отказы оружия и разного рода задержки. Это случалось по ряду причин, например, из-за разрыва патронной ленты или ее перекоса в патронном ящике (что вызывало заклинение патрона в приемнике); появление вибрации, вызываемой стрельбой длинными очередями, что, в свою очередь, обуславливало работу всего комплекса оружия в тяжелом температурном режиме. Из-за перегрева некоторые детали пулемета выходили из строя, чаще всего ствол, который от перегрева деформировался, в результате чего пуля вылетала из ствола с уменьшенной начальной скоростью. Вследствие этого были случаи прострела лопастей винта самолета. Это обстоятельство обуславливало необходимость постоянного напоминания летчикам о соблюдении «щадящего» режима ведения огня. При этом оговаривался и другой важнейший фактор — экономное расходование боеприпасов.

Обстановка на Мадридском фронте была сложной. В ряде случаев истребители нашей авиагруппы в воздухе находились постоянно. А так как самолетов в группе было мало, летчики делали по 4-5 вылетов в день. Бывали случаи, когда летчик, сев на аэродром после воздушного боя, сетовал, что пулемет не работает. На поверку оказывалось, что боекомплект израсходован полностью. Тут не было сомнений — пулеметы работали в тяжелых условиях. Мы их снимали и подвергали тщательному осмотру, проверяя на предмет годности к дальнейшей эксплуатации. В качестве меры по уменьшению случаев стрельбы длинными очередями применялась отработка с летчиками на тренажере нормального режима стрельбы. Рекомендовалось вести стрельбу короткими очередями в пределах 10-20 выстрелов. Стрельба же более длинными очередями могла негативно отразиться на функционировании оружия в бою.

Хочется отметить, что к нам, вооруженцам, очень хорошо относились все летчики. Они доброжелательно, с пониманием, воспринимали все наши советы и рекомендации о соблюдении правил применения оружия в бою, понимая, что истребитель без действующего оружия подобен птице — много вреда противнику

не принесет. Летчики в ряде случаев непосредственно вместе с оружейниками готовили оружие перед боевым вылетом. Особенно это имело место в период многократных боевых вылетов, когда оружие требовало к себе большего внимания: требовалось удалять нагар с оружия, проводить загрузку боепитания и, конечно, регулировать систему управления оружием. Старшим группы оружейников был Буклин. Я обслуживал отряд С.Денисова. Но приходилось обслуживать вооружение во всей группе (в отрядах К.Колесникова и В.Бочарова, а затем и Ухова). Был востребован и выезжал в авиагруппу П.Рычагова, имевшую на вооружении самолеты И-15: ко мне, как к наиболее опытному специалисту, обратились за помощью при отладке регулировки механизмов синхронизации, поскольку имели место случаи прострела лопастей винта.

Вот высказывание о работе специалистов-вооруженцев, приведенное В.А.Ямановым в книге «Ленинградцы в Испании»:

«Один из таких мастеров, про которых в народе говорят «золотые руки», был оружейник Павел Заварухин. Он в совершенстве знал технику, кропотливо изучал еще в мирных условиях все особенности ее эксплуатации. И когда в конце 1936 г. он приехал в Испанию, на него возложили обязанность обеспечить бесперебойную работу самолетного вооружения в боевых условиях. Заварухин работал с огоньком, с выдумкой. Анализируя боевой опыт, он ввел немало новшеств в технику: в частности, с помощью некоторых приспособлений значительно упростил зарядку самолетов боеприпасами, процесс устранения задержек во время стрельбы из пулеметов, ремонт оружия в полевых условиях. Заварухина всегда окружали испанские техники, почтительно, почти с восторгом наблюдали за его работой, красивой работой и многому от него научившиеся. А мы, летчики, знали: если оружие на нашем истребителе ремонтировал или проверял Заварухин, в бою оно будет действовать безотказно».

В авиационной группе советских добровольцев специалистов по вооружению было мало. Нам в помощь придали испанских товарищей. В ходе совместной работы их необходимо было учить и передавать опыт по эксплуатации вооружения.

Приходилось выезжать в Мадрид в Генштаб к старшему советнику с донесениями, а также непосредственно на главный пункт управления, оповещения и наведения, расположенный на

«Телефонике», для отработки вопросов взаимодействия с ПУ на аэродроме Алкала-де-Энарес. Там мне приходилось непосредственно наблюдать обстановку над Мадридом, видеть воздушные бои, как успешные для наших летчиков, так и не очень успешные. Многоярусная карусель больших сил истребителей, ведущих бой как в вертикали, так и в горизонтالي («мечущийся шар») огненные трассы пулеметных очередей, шлейфы дыма от подбитых самолетов, купола парашютов — все это представляло захватывающее зрелище. Меня постоянно будоражила мысль: ну почему я не летчик? Быть я им должен. Понимал, как техник по вооружению я выполняю большую нужную работу, меня ценят. Но все же только истребитель в боях с противником в состоянии наносить ему физический урон. Мы знали, что война в Испании — не последняя. И я ждал срока возвращения на Родину, с надеждой переучиться на летчика.

Но в период смены летного состава авиагруппы вновь прибывшими летчиками, в это же время к убытию в Советский Союз готовились и авиаспециалисты, замену которым они сами и подготовили из испанских товарищей. Однако меня уговорили остаться, чтобы ввести в курс дела прибывший состав, и командировали на Северный фронт, на аэродром Сантандер (близ Бильбао). Для усиления фронта из-под Мадрида на него решено было перебросить группу (эскадрилью) в составе 10 экипажей, в которую вошли летчики Ухов, Евсеев, Демидов, Козырев, Кузнецов, Жунда, Бураков, Николаенко, Ожередов (?).

В конце января 1937 г. очередным объектом наступления франкистов стал порт Малага. На этом направлении наступали в основном итальянцы. Оборону Малаги держали разрозненные, слабо подготовленные к боевым действиям отряды милиции и группы бойцов из населения города. Под Малагу на полевой аэродром близ Альмерия направили группу (6 истребителей И-16) под руководством С.Денисова. В группу авиационных специалистов включили и меня. Прибыв туда, мы сразу же приступили к боевому дежурству. В то время, когда авиация противника бездействовала, мы совершенствовали боевую выучку: летчики отрабатывали стрельбу по наземным целям, для чего на окраине аэродрома был оборудован «полигон».

Основной задачей группы стало прикрытие с воздуха транспортов с грузами для Испанской республики, прибывавшими в порт Малага, и, конечно же, самого города. В боях за

Малагу авиация мятежников действовала небольшими группами, поэтому ее налеты успешно отражались нашими истребителями. 8 февраля 1937 г. Малага пала. Руководители обороны Малаги необоснованно, безответственно сдали город. Малага стала основной базой снабжения интервентов. Наша истребительная группа перелетела в Алкала-де-Энарес.

Не успела закончиться борьба за Малагу, как франкисты в феврале предприняли новое наступление на Мадрид с юго-запада, в районе реки Хирама, чтобы перерезать единственное шоссе (Мадрид — Валенсия), связывавшее столицу государства со страной. Здесь развернулось ожесточенное сражение на земле и в воздухе. Первоначально противнику удалось достичь некоторых успехов, но контрнаступление интербригад, поддержанное активными действиями авиации и танковых частей, спасло валенсийскую трассу.

11 февраля произошел воздушный бой с участием большого количества самолетов. Это было захватывающее зрелище, возбуждающее и мрачное. Пересекающие друг друга огненные трассы, дымящие подбитые самолеты, и среди этого «клубка» — парашютисты, покидающие горящие самолеты. 17 февраля вновь произошел крупный воздушный бой: 15 «юнкеров» под прикрытием 30 истребителей были атакованы 50 республиканскими истребителями. В преддверии и в ходе этих крупных воздушных боев была установлена прямая устойчивая связь ЦКП и ПН, расположенных на «Телефонике», непосредственно с аэродромами истребителей республиканцев (группы Тархова и Бочарова). Более четко, чем раньше, велось наблюдение за воздушным пространством, за появлением самолетов противника в воздухе и полетом их к линии фронта — к Мадриду. Обнаружение самолетов на дальних подступах позволяло своевременно вызывать истребителей, несущих боевое дежурство на аэродроме, и вводить их в бой. Хорошо было организовано взаимодействие различных типов истребителей (И-15 и И-16) как в период ввода в бой, так и в ходе боя.

Возникшее на мадридском фронте некоторое затишье позволило командованию ВВС республики (и нашим советникам) предоставить нашей истребительной авиационной группе (части ее летного состава и техникам) кратковременный отдых с выездом в Валенсию. Выделенная группа выехала в Валенсию на легковых машинах, преимущественно модели «испано-сюиза» —

тех, которые были закреплены за определенными лицами, группами летчиков и инженерно-техническими работниками для обслуживания их в период боевой работы на аэродроме и в местах проживания.

В одной из машин ехали втроем: я и два старших техника — Феодосий Ткаченко («кум» — так его именовали в коллективе) и Сергей Веригин. Эта машина была закреплена за нами на период отдыха. Шоферами были испанские товарищи. При этом, следует заметить, шоферы-испанцы обычно любят быструю езду. Валенсийское шоссе же изобилует множеством резких изгибов, частых поворотов, крутыми спусками и подъемами. Поэтому езда по ней на большой скорости сопряжена с определенным риском, от водителя машины требуется большое внимание и искусство вождения. А пассажиры чувствуют себя в некотором напряжении, не совсем комфортно. В пути мы видели много разбитых и оставленных без присмотра машин на обочине дороги и под откосом. Это, видимо, и был результат безрассудного шоферского лихачества. Но наш переезд из Мадрида в Валенсию прошел без происшествий.

В Валенсии нас разместили в одном из богатых поместий. Расположено оно было на северо-западном взгорье в пригороде Валенсии и значительно возвышалось над городом. С этого места город, его окрестности были хорошо видны даже без бинокля. Хорошо просматривалось морское побережье, порт, городские пляжи. Город жил сравнительно мирной жизнью. Дыхание войны чувствовалось приглушенно. О войне напоминали прежде всего повозки и тележки беженцев, забитые нехитрым скарбом и вливающиеся в город с юга (видимо, из Малаги); многолюдье, с большим количеством «милиционес» (ведь здесь находилось правительство Ларго Кабальеро и многие министерства). Но работали магазины, базары, кабаре и все другие «организмы» города — как в городе невоенном.

Здесь началась наша временная мирная жизнь. Отдыхали по-разному: ходили, ездили в город, наблюдали его жизнь. Можно сказать, превратились временно в простых обывателей. В магазинах делали мелкие покупки, вечером ходили в казино. А один день посвятили корриде. Побывали и на городском пляже, но искупаться не решились, хотя народу на пляже и в море было много, и о войне ничего не напоминало. Но ощущение войны не покидало нас.

К нам, русским, советским добровольцам, население относилось очень дружелюбно. Очень часто встречали приветственным «символом» — поднятой рукой, согнутой в локте, со сжатым кулаком и криками «Вива Россия!». Обычно мы с Сережей Веригиным выезжали в город на закрепленной за нами автомашине без шофера (не ездил с нами в город и наш коллега Ткаченко), и оставляли машину в центре города около автомастерских. Так вот: рабочие мастерских нашу машину завели в гараж, выполнили на ней некоторые мелкие работы, дозаправили горючим, почистили салон. По существу, проделали большую работу. Когда мы пришли, чтобы забрать машину, рабочие сказали нам, что в любое время, когда мы будем в городе, машину можно оставлять у них. Нами предложенные деньги за обслуживание они принять отказались, при этом заявили, что они рады в чем-то оказать нам свою помощь. И еще выразили благодарность «русие» добровольцам, помогающим защищать Испанскую республику, рискуя своей жизнью.

Другой пример. В один из дней мы решили посетить очень популярное у испанцев казино. В нем выступала знаменитость города. Когда мы в нем появились, для нас освободили имеющуюся в зале ложу. Здесь можно было заказать вино или «Сидро». К нам сразу подошла «сеньорита» — девушка, обслуживающая через буфет, и быстро исполнила заказ. Зайдя в ложу вторично, сеньорита сказала, что она хочет познакомить нас с двумя молодыми особами, очень желающими встретиться с русскими. Мы пригласили их войти в ложу. Они зашли, но присесть отказались, пояснив, что поскольку здесь не работают, желательно познакомиться поближе в другом месте. Мы с Сергеем, быстро обсудив ситуацию, приняли их предложение и, захватив бутылку шампанского (хотя наши спутницы возражали), покинули казино. Время было вечернее, часов 8-9. Наши спутницы сказали, что пройти требуется недалеко, и указали на большой дом, как раз напротив казино, только на другой стороне площади. Одна из попутчиц сказала, что в этом доме живет ее тетушка, а сама она недавно сюда приехала из Малаги. Она предложила сначала пройти к тетушке нам вдвоем, а ее подруга и Сергей подождут на скамеечке в сквере рядом с домом.

Подошли к дому, моя спутница постучала в окно. Хозяйка открыла окно, узнав, кто ее беспокоит, попросила зайти в дом. В это время к нам подходят двое мужчин-испанцев в гражданской

одежде (надо признаться, внутренне я немного струхнул, но старался держаться бодро, уверенно). Один из подошедших сказал: камарадо, не беспокойтесь, мы из армеро — охраны советских добровольцев, приоткрыл борт пиджака и показал охранную эмблему, и зашел вместе с нами в квартиру. Он спросил у хозяйки, кем является зашедшая к ней сеньорита, проверил у сеньориты документы, сделал «салют» и ушел. Через некоторое время пришел Сережа со второй сеньоритой.

Хозяйка дома накрыла стол, сеньорита Кармен достала из шкафа бутылку вина и фрукты, а Сергей — бутылку шампанского «Сидро». Знакомство началось. Встречные вопросы, объяснения и весь разговор велись на многих языках: русском, испанском, английском, французском — кто как мог, а часто с жестикуляцией и мимикой. Хозяйка с интересом участвовала в беседе, но через час ушла в другую комнату. Мы продолжали беседу примерно до двух часов ночи, после чего ушли вместе с Сергеем, а подруги остались в доме. Вопрос о сексе не стоял, мы не были настроены на это, а наши «подруги» держались очень достойно и тоже повода к этому не давали, хотя, возможно, знакомство могло быть и более близким. Подруги рассказали, что у одной из них муж «армеро» находится под Мадридом, у второй там находится «милый друг». Условились, если обстоятельства позволят, через один вечер встретиться у сквера, прилегающего к дому, в котором мы находимся. Квартира, видимо, трехкомнатная, комната, в которой мы сидели, была типа столовой, обставлена хорошо, но небогато.

Раз уж зашел разговор на эту тему, изложу еще один вспомнившийся эпизод. Наш отдых длился уже трое суток. Куда деться бедному солдату? На следующий вечер решили еще раз посетить знакомое казино. Зажигательные танцы прекрасных танцовщиц хорошо снимают усталость и, конечно, бодрят. Пригласили нас в ту же ложу. За одним из столиков сидят летчики из нашей авиагруппы, «трио»: Акуленко, Шевцов и Путивко. С ними был и один испанец. Они вели себя весело, даже несколько развязно. К ним часто заходит обслуживающая буфет сеньорита, они заказывали музыку, танцы. Просят, чтобы «ведущая» актриса поднялась к ним в ложу. Но та деликатно отказывается.

Ближе к концу выступления-концерта из-за кулис вышла одна из актрис, подошла к нашему столику и попросила, чтобы мы вдвоем с Сергеем дождались конца выступлений и при вы-

ходе из-за кулисы и из казино Люсины (так звали ведущую актрису) подошли к ним и за ними последовали. Тут Сергей говорит мне: «Похоже, интрижка, не иначе. Наши летчики могут на нас обидеться». Это, пожалуй, именно так — соглашаюсь я с Сергеем. Может быть, рискнем и на этот раз, тут наверняка нас охранники постерегут. Мы посланнице сказали: да!

Объявляется конец представления. Как было обговорено, на выходе из казино мы встречаемся с актрисами и идем с ними дальше. Это оказалось совсем близко — в 200-250 м от казино. Подошли к дому, «главная» спутница позвонила в дверь, ее открыл привратник. Она ему сказала: «Это — со мной, гости». Он учтиво поклонился, и мы поднялись на 2-й этаж. Вошли в квартиру. Квартира — трехкомнатная, богато обставлена (мы сразу решили: не иначе, как это забота богатого человека). Расположились в большой комнате — гостиной, и хозяйка пригласила всех к столу. Время на часах показывало 22.20. За разговорами на разные темы, пользуясь испано-русским словарем, время приближалось к половине второго ночи. Договорились встретиться очередным вечером. Оказалось, актрисы интересуются советской русской культурой — кино и театром. Они смотрели фильмы «Броненосец Потемкин», «Мы из Кронштадта» и другие.

Предоставленный нам в Валенсии отдых был недолгим. Уже на пятые-шестые сутки мы все, летчики и техники, были отозваны на свою основную базу Алкала-де-Энарес, на Мадридский фронт. Хотя на фронте наблюдалось затишье, но воздушная разведка вскрыла выдвижение крупных сил вдоль Сарагосского шоссе к Сигуэнсе. Фашисты не отказались от попыток захватить Мадрид. Сосредоточив северо-восточнее столицы экспедиционный итальянский корпус, марокканские и испанские части, они в начале марта начали наступление на Гвадалахарском направлении. Воздушная разведка, проведенная лично Я.В.Смушкевичем и П.И.Пумпуром подтвердила данные разведчиков-истребителей. По Гвадалахарскому шоссе двигались войска итальянского корпуса. Республиканская авиация получила приказ о готовности к боевым действиям против наступающих войск противника.

9 и 10 марта вся республиканская авиация находилась в полной боевой готовности. Стояла плохая погода: шел дождь с мелким снегом при облачности высотой 50-100 м, что осложняло выполнение боевых задач. Однако при малейшем улучшении погоды республиканская авиация наносила удары по итальянским

войскам. Истребительная авиация в основном выполняла штурмовки колонн войск противника с малых высот, часто уничтожала авиацию противника при появлении ее над полем боя. Республиканские самолеты «висели» над итальянскими войсками с рассвета до темноты. Когда одна группа заканчивала штурмовать, на смену ей сразу прилетала другая. Экипажи возвращались с поля боя для заправки и зарядки боеприпасами и снова уходили штурмовать колонны противника. Так продолжалось три дня. Летчики сообщали: шоссе, по которому двигались колонны войск, были закупорены горящими танками, бронемашинами, грузовиками и другой военной техникой. Итальянский корпус понес огромные потери от ударов авиации с воздуха. Затем подошедшие республиканские наземные части завершили разгром. Пленные, взятые в Трахуэнсе, рассказали об огромных потерях итальянского экспедиционного корпуса за последние дни, особенно от ударов авиации и танков. Настроение в итальянских войсках, по словам пленных, было подавленное.

Летчики-истребители нашей группы в эти дни редко вылезали из самолетов. Аэродром Алкала-де-Энарес ближе других располагался к району боевых действий, благодаря чему летчики могли выполнять максимально большое количество боевых вылетов. Расходовалось большое количество боеприпасов, их подготовка к применению требовала максимальных усилий от вооруженцев.

Для полноты картины следует добавить, что ненастная погода в районе Гвадалахары настолько не подходила под понятие «летной», что авиачасти, приданные итальянскому корпусу, вообще не появлялись в эти дни в районе боев.

Эта победа, достигнутая республиканцами в ходе Гвадалахарской битвы, ознаменовала собой начало перехода инициативы к республиканцам.

Март-апрель 1937 г. знаменовало еще одно событие: в Испанию прибыли из СССР новые группы летчиков-добровольцев. Многие из них сразу включались в боевой состав нашей группы, заменяя убывающих в Советский Союз летчиков. В числе прибывших были и мои близкие друзья по Брянской бригаде — В.Яманов, В.Комаров, Н.Козырев, которые не попали в первый «набор». Мы обрадовались встрече, дружески обнимались, делились впечатлениями о всем том, что происходило в Испании и в Советском Союзе за прошедшее время.

В числе других к отъезду в СССР готовились летчики: С.Денисов, С.Черных, П.Поляков, П.Кузнецов, А.Акуленко. Оставались из состава первой группы добровольцев Шевцов, И.Лакеев, А.Минаев, С.Кузнецов, П.Путивка. Им поручалось, кроме участия в боевых действиях, возглавить формируемые эскадрильи, вводить в строй прибывший летный состав, передавать ему боевой опыт. В это же время готовились к отъезду и авиационные специалисты, замену которым они сами и готовили. Нашими добровольцами из числа техсостава была проделана большая плодотворная работа по подготовке авиационных специалистов из испанских товарищей во время боев по защите Мадрида.

К убытию в СССР был готов и я. Однако руководство (старший советник по ВВС Птухин и начштаба группы К.Рябов) предложило мне еще на некоторое время остаться в Испании. Мотивировка: пока еще не прибыл на замену квалифицированный специалист, а кроме того, необходимо отправить на Северный фронт (в Баскию), куда должны прибыть советские самолеты И-16, специалиста по вооружению. Я дал согласие на то, чтобы продолжить выполнять свой интернациональный долг. В последних числах марта я проводил в порту Аликанте отбывающую в СССР группу летчиков и техников. До посадки на транспорт обменивались взаимными пожеланиями и напутствиями. Вспоминая это время, в моей памяти возник такой невероятный эпизод. Стояли мы с приятелем в сторонке, о чем-то вели заинтересованную беседу. Вдруг кто-то неожиданно подошел ко мне сзади и прикрыл ладонями мои глаза. Я насторожился, обдумывая, кто же это мог быть. Чувствовал, что руки — женские, а кроме нашей переводчицы из знакомых быть некому! Оборачиваюсь — удивлен! Передо мной, улыбаясь, стоит сеньорита. Она говорит: «Салют, Пабло! Я поеду с тобой в Россию!» Я как-то растерялся, быстро соображаю, что же происходит. Наблюдая эту сцену, удивлены и мои товарищи. А потом сеньорита говорит, что приехала она в Аликанте из Мадрида. Здесь живет ее «падре», у него живет ее дочурка. Она приехала их навестить, и очень желает познакомить с ними меня. Вот тут я «прозрел». Вспомнил первую и единственную встречу с Понти в Мадриде. Эта встреча была организована одним из шоферов-испанцев, работавшим в нашей авиагруппе. Об этой встрече я рассказывал выше.

В Аликанте, по ее словам, она оказалась по доброй воле, а приехала с одним из тех шоферов, который привез в порт убы-

вающих в СССР добровольцев и сопровождавших их товарищей, пока остающихся в Испании. Обдумав ситуацию, я дал согласие навестить ее «падре» — конечно, если позволит обстановка и только после убывтия наших товарищей на транспорте из порта.

После Гвадалахарской операции наступило некоторое затишье. Республиканским командованием проводилось доформирование частей и соединений регулярной армии. Воспользовавшись тем, что республиканцы не проводили активных действий на фронте, интервенты перебросили в Испанию новые силы. В апреле 1937 г. началось наступление на важнейшем в экономическом и стратегическом отношении районе — на Севере. В наступлении участвовали и войска союзников Франко, в том числе 100-тысячная группировка итальянцев. Войска противника поддерживали крупные силы авиации и флота. Таким ходом событий республиканское руководство было сильно обеспокоено. Республиканское командование приняло решение перебросить в помощь Северу с Мадридского фронта несколько подразделений истребительной авиации. На аэродроме Алкала-де-Энарес была сформирована эскадрилья истребителей на самолетах И-16. В ее состав вошли В.Ухов, И.Евсеев, Н.Козырев, Демидов, Кузнецов, Жунда. Для обеспечения боевой работы истребительной авиации на Северном фронте из состава авиационных специалистов нашей группы определили двух человек: И.Шестернева — инженером по эксплуатации, и меня — инженером по вооружению самолетов.

Эскадрилья истребителей, возглавляемая В.Уховым, с аэродрома Алкала-де-Энарес должна была совершить перелет на аэродром Сантандер — в один этап на высоте 4500-5000 м через территорию, занятую франкистами. Нам с И.Шестерневым надлежало убить в Сантандер на транспортном самолете за двое суток до вылета эскадрильи истребителей, имея задачей встретить и принять эскадрилью на аэродроме Сантандер, а в последующем обеспечивать боевую работу истребительной авиации на Северном фронте. Как и полагалось, мы с И.Шестерневым, попрощавшись с боевыми друзьями и коллегами, вылетели в Барселону на самолете Си-47. С собой я взял двухствольное ружье и револьвер «Стар», подаренные мне моим коллегой — испанским техником по вооружению Мартином Лопец. Перелет прошел успешно, посадку произвели на аэродроме близ Барселоны. Здесь нам для перелета на аэродром Сантандер подгото-

вили другой самолет, тоже Си-47, с испанским экипажем. На борту транспортного самолета никакого оборонительного оружия не было.

Наш вылет в Сантандер откладывался на следующий день. Это дало нам возможность использовать время, оставшееся до вылета, для знакомства с Барселоной. Разместили нас в гостинице в центре города. Барселону называют жемчужиной Средиземного моря. Она действительно прекрасна. Величественны и красивы ее здания, набережные, бульвары, стоящие на рейде корабли. Красивы и люди, живущие в Барселоне.

В городе многолюдно, толпы возбужденных людей. Немало молодых людей с дамами за столиками уличных кафе, спокойно попивают вино и кофе. Наивная восторженность военных, прогуливающих по городу с винтовками. Людей с винтовками можно было видеть и в ресторане, и в театре. Мы долго не могли заснуть, погасили свет, распахнули окно — с моря повеяло прохладой. С улицы доносились оживленные голоса, смех, музыка. По всей Барселоне разбросаны яркие огоньки, хотя по приказу город должен быть затемнен. Изредка ночью раздавались редкие недалекие выстрелы. Это были отголоски подавленного путча анархистов и троцкистов.

На аэродром мы прибыли к середине дня, так как вылет в Сантандер намечался во второй половине дня. Познакомились с летным экипажем, самолетом и маршрутом полета, который был проложен на карте у летчика. Самолет предназначался только для нас, двоих пассажиров. Экипаж — летчик, механик и радист.

Вылетели с расчетом на исходе дня быть в Сантандере. Летели вблизи фронта, но пересекли границу Андорра — Франция. При выходе в Бискайский залив, откуда взяли курс на Сантандер, наш самолет пытались перехватить два истребителя. Наш пилот, во избежание встречи с ними, стал уходить в сторону океана. Истребители прекратили преследование, развернулись и скрылись в южном направлении. Летчик изложил возможные сложности при следовании на аэродром Сантандер, и было принято решение возвращаться в Каталонию. На обратном маршруте мы произвели посадку на аэродроме Ларида, который находился в 30—40 км от фронта, где велись упорные сражения сторон. Переночевав в одной из гостиниц города, на исходе дня мы вылетели в Сантандер. Полет проходил прежним маршрутом, появление истребителей франкистов не наблюдалось. Перелет

завершился успешно. Уже в сумерках произвели посадку на аэродроме Сантандер. Там нас встречал Арженухин с переводчицей. Он доставил нас в дом на окраине Сантандера, где должны были проживать прибывающие летчики эскадрильи. Ознакомил с обстановкой в городе и на фронте и определил объем работы на следующий день. Первоочередной задачей являлось: снять кроки полевого аэродрома, куда должна перебазироваться эскадрилья сразу же после посадки на аэродром Сантандер. Затем следовать на аэродром Сантандер, где встретить перелетающие с Алкала-де-Энарес самолеты, так как они должны были при-
быть туда в тот же день.

Утром после завтрака отправились выполнять «наказ». Выполнив свою задачу на полевом аэродроме, убыли на аэродром Сантандер. Вскоре туда прибыл и В.Ф. Арженухин. Он был в штабе Северного фронта и там получил подтверждение о прилете эскадрильи.

И вот в небе на подходе к Сантандеру, идя со снижением, появляется группа самолетов: лидер — СБ, за ним — девятка (построение — клин звеньев) И-16. Аэродром готов к приему истребителей. Эскадрилья перестроилась в воздухе на подходе к аэродрому в строй «пеленг» и с ходу по одному произвела посадку. Лидер посадку не производил; помахав крыльями, ушел обратно.

Все самолеты были встречены авиаспециалистами и отрулили в указанные для них места стоянки. Командир эскадрильи В.Ухов построил летчиков у одного из самолетов и доложил подошедшему на стоянку В.Арженухину о выполнении перелета эскадрильи с аэродрома Алкала-де-Энарес на аэродром Сантандер. В это время самолеты стали заправлять горючим, готовясь к дальнейшему перелету. Арженухин поприветствовал летчиков, поздравил с благополучным перелетом и пожелал успехов в предстоящей боевой работе в новых условиях на севере Испании. Потом кратко ознакомил с характерными особенностями полевого аэродрома и приказал быстро подготовить эскадрилью к перелету на него. Примерно через 40-50 минут эскадрилья произвела посадку на новом аэродроме, расположенном среди садов в предместье Сантандера. А через 1-1,5 часа аэродром Сантандер подвергся бомбовому удару двумя «юнкерсами» с большой высоты. Но истребителей на нем уже не было — бомбардировка была малоэффективной. Важнейшие аэродромные объекты также не пострадали.

Этот день закончился благополучно. Обустроив самолеты в местах их стоянок, летчики познакомились с авиаспециалистами, которым предстояло обслуживать их самолеты. Проведя необходимые меры по приведению самолетов в боеготовое состояние для работы на следующий день, мы вместе с И.Шестерневым, ознакомившись с личным составом авиаспециалистов, выделенных для обслуживания эскадрильи, совместно определили план работы и порядок ее исполнения. На исходе дня убыли к месту проживания и на ужин. В этот же вечер В.Арженухин обстоятельно ознакомил летчиков с обстановкой на фронте и в самом городе Сантандер. Он особо подчеркнул, что обстановка на фронте сложная, мятежники ведут решительные атаки севернее и южнее Бильбао. В воздухе постоянно действуют фашистские самолеты. Нашей авиации здесь, по существу, нет. К тому же в узкой приморской полосе гористого Севера мало аэродромов, которые можно было бы использовать для маневра и при вынужденной посадке. «Вам придется выполнять свои боевые задачи в нелегких условиях уже начиная с утра следующего дня. Будьте готовыми и малыми силами вступить в борьбу с многочисленным противником. При этом хочу Вам поведать, на следующей неделе должны прибыть на Север еще несколько подразделений И-16 на пополнение».

Боевая работа эскадрильи началась на следующий день. Боевую задачу она получала непосредственно от Арженухина, который имел постоянную связь с командованием фронта. Боевые действия осуществлялись из положения дежурства на аэродроме в разной степени боевой готовности. Информация о воздушной обстановке на фронте и команда на вылет истребителей для перехвата воздушного противника обычно поступала с пункта оповещения и управления, развернутого в районе Бильбао. Летчики вели напряженную боевую работу, проводя по 4-5 вылетов в день. И, как правило, всегда вели бои с превосходящим по численности противником. К тому же имели место случаи вызова истребителей с опозданием, когда бомбардировщики противника были у цели или уже наносили удар. В такой ситуации Арженухин приказал мне съездить на ПУ в Бильбао, обговорить там эту проблему. Я, переводчица и один авиационный представитель группы ИА в Сантандере поехали в Бильбао.

Дорога Бильбао — Сантандер была забита беженцами. Чем ближе к Бильбао, тем больше людей. Когда мы прибыли в Биль-

бао, уже наступил вечер. В городе идут бои. С трудом нашли место расположения ПУиО — цель нашего приезда, притом только с помощью нашего шофера-испанца, который хорошо знал город. Однако ничего радостного нас не ждало. Объект свертывал работу, перемещался в новый район ближе к Сантандеру, а в перспективе — и в Сантандер.

Разрушения в городе огромны, и его продолжают бомбить и разрушать артогнем. Из него хотят сделать вторую Гернику. Страшно было смотреть, как авиация и артиллерия уничтожали прекрасный город.

Уже занят Лас-Аренас. Фашисты уже форсируют реку Нервин. Окраины города тоже заняты. Правительство эвакуировалось и оставило Хунту обороны в составе трех человек: Лерсаоло, Асанья и Астигарравия. Но и эта тройка готовится покинуть город.

17 июня Бильбао пал. Автономия басков была отменена приказом генерала Франко.

Возвращаясь в Сантандер, наша машина шла, медленно пробираясь через толпу беженцев. В Сантандер мы приехали поздним вечером. Странно было опять увидеть спокойный город и нашу «резиденцию».

На следующий день боевая работа эскадрильи продолжилась. В этот же день на аэродром Сантандер с Южного фронта (из Каталонии) перелетела эскадрилья И-16 — ведущий Б.Смирнов, остальные летчики испанцы, прошедшие обучение в Советском Союзе. Встречаем эскадрилью — Арженухин, и я с ним. И тут «случилось страшное». Только эскадрилья произвела посадку, разрулив по местам стоянок самолеты, а авиаспециалисты приступили к работе на них (в это время я тоже был у самолета Б.Смирнова), как группа фашистских бомбардировщиков из трех самолетов появилась над аэродромом и сбросила на него бомбы. Часть из них разорвалась непосредственно на стоянках самолетов, два самолета были повреждены и два авиаспециалиста-испанца были ранены. В это время эскадрилья В.Ухова вела бой с противником в воздушном пространстве над Бильбао, и оказать противодействие бомбардировщикам, наносящим удар по аэродрому Сантандер, не могла. В этой связи необходимо отметить, что полевой аэродром, на котором базировалась эскадрилья В.Ухова, не подвергался ударам бомбардировщиков. Правда, единожды был нанесен удар группы бомбардировщиков по пригородным садам, но вне нашего аэродрома. Видимо, он не

был разведан противником, хотя многие разведывательные самолеты пытались это сделать.

С прилетом новой группы число наших истребителей на Северном фронте увеличилось незначительно, и количественное соотношение оставалось за мятежниками. Республиканским истребителям по-прежнему приходилось вести тяжелые бои, требующие большого физического и психологического напряжения. На Северном фронте воздушные бои были как правило быстрые, отдельными небольшими группами республиканских истребителей против немецких и итальянских самолетов.

После падения Бильбао и продвижения фашистов на Сантандер и другие города Басконии наша эскадрилья перебазировалась на аэродром, расположенный северо-западнее. Туда же автотранспортом отбыл я, вместе с И.Шестерневым, другими авиаспециалистами и некоторым аэродромным имуществом. До перелета эскадрильи на новый аэродром была отправлена передовая группа, в которую входили я и Шестернев, для приема эскадрильи. В.Арженухин выехал до этого туда же на легковушке. Правда, он знал аэродром хорошо, поскольку готовился тот не без его участия. Прибывавшую эскадрилью мы принимали вместе с Арженухиным. Перелет и посадка прошли благополучно. Аэродром располагался в узкой гористой полосе. С юга — горы, с севера — океан (Бискайский залив). Посадочная полоса — естественный твердый грунт. Для самолетов были подготовлены «ниши», вырубленные в каменистом взгорье (прочные надежные укрытия от ударов с воздуха). В одной из таких ниш был оборудован и пункт управления эскадрильи. Для проживания личного состава эскадрильи был предоставлен и оборудован большой дом крупного поместья. Сад хорошо прикрывал аэродром с севера.

Боевая работа эскадрильи после перебазирования на новый аэродром не прекращалась. И велась она в прежнем режиме, как и с Сантандерского аэродрома. Поскольку новое базирование эскадрильи, в первый период после ее прибытия, от главного района боев за Бильбао было более удаленным, чем при действиях с сантандерского аэродрома, летчикам пришлось вести боевые действия с еще большей физической и психологической нагрузкой, ведя по 3-4 вылета в день и почти каждый вылет — с участием в воздушном бое. При этом аэродром стал подвергаться ударам авиации противника. Чаще всего налеты происходили, когда группа наших истребителей возвращалась из боя и

производила посадку. Противовоздушной обороны аэродрома зенитными средствами не было. Для этой цели нашими оружейниками был приспособлен обычный пулемет на треноге, который установили в районе захода истребителей на посадку.

Обед летчикам, как правило, доставляли на аэродром к самолетам, поскольку летчики почти постоянно находились в готовности к вылету. Рано утром и вечером питались в помещении. Следует заметить, что продукты для питания нашей эскадрильи не поставлялись, а приобретались на рынке. На десерт часто шли яблоки и груши, взамен апельсинов и мандаринов, каковые преобладали на Центральном фронте. Пару раз с нашим завхозом-испанцем ходил на рынок Сантандера делать закупки продуктов для группы. После одного из таких «походов» однажды сходили искупаться в Бискайском заливе. Вода в нем была чистая с изумрудным оттенком и такая прозрачная, что было видно дно. Купание наше было кратковременным — не только из-за холодной воды, но и потому, что это была запретная зона, здесь располагалась база флота Испанской Республики.

Раз упомянул питание, то вспомнился и такой эпизод. Дом, где мы проживали — двухэтажный, под первым этажом — обширный полуподвал, в котором находились большие емкости для вина. Но они оказались порожними. Хозяин из дома сбежал, а куда же делось вино?

Однажды под вечер один из наших летчиков, Н.Козырев, прогуливаясь по саду, обнаружил большую яму, заваленную разным хламом. Любопытства ради решил проверить, что в ней есть. И вот он при помощи палки обнаружил там наличие стеклянной посуды, о чем доложил В.Ухову. Проверили: в яме под ветками деревьев и листвой находилось большое количество бутылок с содержимым и богатый столовый сервиз. Заведующий и ответственный за питание Лопес — испанский товарищ, решил использовать сервиз в хозяйстве. А содержимое бутылок В.Ухов решил продегустировать на предстоящем ужине.

Наступил час ужина, все приглашены к столу. Столы сервированы извлеченной из ямы посудой. В.Ухов торжественно объявляет: «Тамадой буду я. Дегустацию «приобретенного» напитка проведем первыми мы с камарадо Лопес — нашим завхозом. В случае чего — мы пострадаем за общество. Если все будет нормально, через 40-50 минут поднимем тост за успешно проведенный сегодняшний боевой день». После дегустации содержи-

мое бутылок было признано пригодным для употребления. Кама-
радо Лопес дал вино положительную оценку (а он знал в нем
толк). В.Ухов разрешил всем наполнить бокалы. И с этого дня
каждый, кто желал, мог выпить по фужеру напитка. Тут к месту
следует упомянуть, что за ужином летчики, да и технический со-
став, обычно по фужеру вина употребляли и на Центральном
фронте.

На Северном фронте по совместительству мне приходилось
исполнять и роль начальника штаба. (принимал боевые приказы
эскадрилье, давал команды на взлет, принимал донесения лет-
чиков после возвращения с задания, оформлял боевые донесе-
ния эскадрильи для Арженухина). В один из дней В.Ухова вы-
звали в Валенсию, и он уехал. Эскадрилью принял и возглавил
И.И.Евсеев. Она продолжала боевые действия в уменьшенном
составе с еще большим напряжением. Фашисты, овладев Биль-
бао, устремились на Сантандер. Усилилась блокада военными
кораблями Бискайского залива.

В.Арженухин, прибыв к нам на аэродром, объявил, что лет-
чики эскадрильи должны передать самолеты летчикам-испанцам.
Летчики нашей эскадрильи и инженерный состав должны быть
готовыми покинуть Испанию и убыть в Советский Союз. Пока в
составе вновь формируемой эскадрильи останутся два летчика:
С.Кузнецов и П.Ожередов. Их задача: ввести в боевой строй ис-
панских летчиков, передать им свой боевой опыт и помочь в
организации боевого управления.

Испанские летчики прибыли, а нам предстояло убыть в
СССР через сутки, когда транспорт с испанскими детьми уходил
в Советский Союз. Однако время убытия было перенесено на
поздний срок. Причиной этого послужило следующее: в день
убытия поздно вечером транспорт был обстрелян с моря и под-
вергся бомбардировке с двух фашистских самолетов, получил
повреждения; пострадали и дети. Выход корабля из данного
порта исключался.

Через двое суток в порт прибыл другой транспорт, принял
на борт группы испанских детей, и мы, собрав свой небогатый
скарб, поспешили занять места на палубе вместе с ребятами.
Вместе с нами убывала и переводчица В.Арженухина по имени
«Хулия Ивановна». Транспорт снялся с якоря и взял курс через
Бискай в порт Бордо (Франция). Покидали мы Испанию по-
взрослевшими, обогащенными жизненными впечатлениями. Мы

приобрели боевой опыт, новый критический взгляд на войну. Мы можем стать в некоторой степени учителями тем, кому предстоит вступить в горнило войны, поделиться опытом работы в условиях предвоенного положения и в ходе боевых действий на различных этапах войны, опытом работы инженерно-технического состава по обслуживанию авиации в полевых условиях, выразить свой взгляд на взаимоотношения летного и технического состава.

Лично наблюдая воздушные бои наших истребителей с противником, отмечал удачные или неудачные маневры, ошибочные действия с той или другой стороны, характер и стойкость летчиков в атаках. Присутствовал на некоторых разборах хода воздушных боев, проводимых ведущими групп истребителей. Видел и оценивал состояние того или иного летчика после проведенного воздушного боя, в ходе личного общения с ним узнавал его оценки состояния оружия, применяемого в бою. В этой связи я знал многих летчиков и командиров, всесторонне взвешивал физическое и психологическое состояние каждого, оценивая и как бойца, и как человека.

Покидая Испанию, я понял, что мое место — в среде летчиков-истребителей. Меня как техника — специалиста по вооружению самолетов ценили, уважали как руководители эскадрилий, звеньев, так и рядовые летчики. Но я все же понял, что в будущем предстоит борьба с авиацией сильного противника, а нанести ей физический урон в воздухе может только истребительная авиация. Летчик-истребитель должен хорошо знать свое оружие, умело его применять, стремясь переиграть противника и добиться победы. Поэтому мое знание вооружения самолета будет положительным моментом. Стремление стать летчиком выросло до неотступного.

Мы уезжали с севера Испании в тот период, когда на Северном фронте еще шла война. Немногочисленные республиканские войска вели тяжелые оборонительные бои с численно превосходящими хорошо вооруженными фашистскими войсками, рвущимися к побережью. Силы были слишком неравны. После падения Бильбао пал Сантандер, а затем и вся Бискайя и Астурия.

Потеряв Север, республика лишилась крупных промышленных центров, источников тепла и сырья и важнейших стратегических позиций. Все это получили теперь франкисты, высвободившие крупные силы для операций на других фронтах, поста-

вив своей целью задушить республику при помощи блокады. Фашисты стали захватывать и топить торговые суда, идущие в республиканские порты. Морская блокада сказалась на масштабах советской помощи.

Число советских добровольцев было незначительным в сравнении с многочисленными формированиями регулярных частей германо-итальянских войск, вторгшихся на испанскую землю. Но небольшая численность «волонтеров свободы» из СССР возмещалась их энтузиазмом, их беззаветной преданностью долгу и высоким идеалам. Выполняя свой интернациональный долг, советские добровольцы покрыли себя неувядаемой славой. За подвиги, совершенные в боях при защите Испанской республики, 59 человек были удостоены звания Героя Советского Союза.

Мы уезжали из Испании, но уносили ее образ в своих сердцах. Как самое драгоценное, хранили память о национально-освободительной войне испанского народа, лелея мечту еще раз ступить на ее прекрасную землю, чтобы сказать: Здравствуй, свободная Испания! Салют, Испания!

Воспроизводя в памяти все пережитое в Испании за год своего участия во всех операциях по защите Мадрида и боевых действиях на Северном фронте совместно с испанскими товарищами, осталось неизгладимое чувство дружбы и братства, восхищения стойкостью и мужеством испанского народа, любовь к испанскому народу и Испании.

* * *

Благополучно миновали Бискайский залив. Перед нами Франция, порт Бордо. Предстоит пройти таможенный досмотр — и в Париж. С собой у меня двуствольное ружье — подарок от испанского коллеги, прекрасный многократно маркированный экземпляр. Как поступить с ним на таможне? Хулия Ивановна — переводчица, прибывшая с нами, хорошо владеющая французским языком, порекомендовала мне сдать ружье в таможне на имя одного из сотрудников советского посольства в Париже (работающего по хозяйственной части). А по убытии из Франции ружье будет передано на мое имя в таможню того порта, из которого мы будем уезжать в Советский Союз. Я согласился сдать

ружье. При этом следует признать, что предложение, высказанное переводчицей, я не проанализировал с точки зрения возможных негативных последствий, беспечно легко согласившись с ним.

Таможенный досмотр прошли без каких-либо эксцессов. В тот же день поездом мы отбыли в Париж. На перроне парижского вокзала нас встретили нужные люди, посадили в автомашины и отвезли в гостиницу в центре города. В этой гостинице мы прожили шесть суток, до момента отъезда в порт Гавр. Находясь в Париже, решили время даром не терять и по возможности познакомиться со столицей Франции, ее культурой, повседневной жизнью. Днем ходили по улицам города, посетили некоторые магазины, сделали кое-какие покупки на имеющиеся у нас остатки валюты (в долларах), которую нам дали по пути следования из пособия за работу на Северном фронте (так как реализовать их на Севере не было возможности). Посетили Лувр, побывали на Эйфелевой башне.

В это же время в Париже проходила Всемирная промышленная выставка, и прибыл Краснознаменный ансамбль Александрова. В один из дней мы посетили выставку — впечатления превосходные. Побывали у Стены коммунаров, посетили театры «Мулен Руж» и «Фоли Бержер». Советским посольством в Париже нам была предоставлена возможность побывать на первом концерте Краснознаменного ансамбля, проходившем в театре «Фоли Бержер». На это первое выступление были, видимо, приглашены первые лица культурного мира, дипкорпуса и знатной русской эмиграции. Концерт присутствующими был принят восторженно. В антракте после первого отделения публика, прогуливаясь в фойе, делилась впечатлениями между собой. Отзывы были положительные, порой слышались восклицания: «Молодцы русские!» и т.д. В заключительной части концерта многие номера вызывались на «бис». Финал был встречен бурными эмоциями. Зал минут 10—15 стоя приветствовал коллектив ансамбля. В театре «Мулен Руж» мы смотрели «Лебединое озеро». Представление было изумительно, восхитительна была сценка похищения одежды лебедей. Лебеди танцевали в абсолютно «обнаженном виде» в легкой дымке.

Вспоминается и такой парадокс. При входе на Международную выставку пред взором представляли два величавых здания — справа германский павильон, увенчанный свастикой, слева, строго против германского, павильон Советского Союза,

его увенчивал монумент Мухиной «Рабочий и колхозница». Серп и молот, которые они держали — символы советского государства, высились над германской символикой. Нам показалось, что это — своего рода противостояние. На этом часто сосредотачивалось внимание людей, идущих на выставку и к Эйфелевой башне.

Два других вечера мы провели в театре другого «направления». Выйдя из гостиницы, заметили, что на одной из остановок такси нас энергично приглашал один из шоферов. Когда мы сели в машину, то начали изъясняться с ним на французском, немецком и английском, объясняя, куда ехать. Он слушал, понимая кивая головой, а потом сказал: «Может быть, мы договоримся быстрее на русском». Таксист объяснил, что сам он — русский, давно живет в Париже. А сейчас русских из Советского Союза во Франции — значительно больше. Тут — и Международная выставка, и концерты ансамбля Александрова, да и добровольцы в Испанию здесь бывают проездом. Он нам предложил: «Самое прекрасное из увеселительных мест в Париже, чтобы было не скучно, это — театр-кабаре, где выступает цыганский ансамбль Полякова. Правда, вечерами он заполнен до некуда. Но если вы пожелаете, я подвезу и устрою». Мы между собой обговорили это предложение и дали согласие посмотреть цыганский ансамбль. Шофер чеканно сказал: «Есть, ваша честь!» — развернул машину и покатил в нужном направлении.

Театр-кабаре действительно был полон посетителей. Публика за столиками была разнородна. При этом преобладали пары пожилых элегантных мужчин с молодыми резвыми барышнями или средних лет чопорными дамами. Наш шофер с директором заведения договорился быстро. Быстро был развернут и накрыт дополнительный столик, рядом с ансамблем. Хозяин пригласил нас к столу. Обслуживали с большим тактом и вниманием. Нас воспринимали как членов ансамбля Александрова. Цыганским ансамблем руководил русский, П.Поляков. Были исполнены многие номера, которые исполнялись и в СССР. С нашего согласия к нам за столик посадили двух девиц приятной наружности и в прекрасной «экипировке». Одна из них, 18 лет, оказалась русской, родившейся во Франции. Прекрасно поет — исполняет русские и цыганские романсы. И как потом рассказала сама, это место работы выбрала после трудно пережитой большой нужды.

Вечер, проведенный в этом кабаре действительно не был скучным. А под конец, когда в основном посетители ушли, ансамбль исполнил для нас много других близких нам по духу и понятных песен и плясок. Много нас упрашивали что-либо исполнить (ведь мы, как они считали, были из ансамбля!), но мы деликатно отговаривались. Руководитель Поляков постоянно говорил о Советском Союзе с похвалой, сказал, что подал уже прошение о возвращении в СССР и надеется, что просьба будет удовлетворена. Поблагодарив хозяина и артистов цыганского ансамбля, мы покинули приветливое заведение.

Шофер, с которым мы прибыли, оказался у кабаре, ожидая нас. Отвез до той стоянки, где усадил нас в свой автомобиль, и мы распрощались. Следует добавить, что шофер за время ожидания у кабаре платы не принял, и мы его отблагодарили. Одновременно с этим он предложил («если господа изъявят желание») на следующий день куда-нибудь поехать отдохнуть. «Я к вашим услугам.» Тут же предложил посетить прекрасное место, где можно отобедать — ресторан «Ерофей Павлович». «Надеюсь, вы останетесь довольны». Решение принято — в следующий день едем в «Ерофей Павлович».

В ресторане посетителей было немного. Нас встретил старший распорядитель, предложил удобное место. Обслуживание не заставило себя ждать. Заказ исполнялся быстро, с почтением. Потом к нам подошел старший распорядитель, принес и поставил нам на стол две разного вида бутылки вина, и объявил: «Вас приветствует хозяин, желает хорошо отдохнуть». В конце обеда при расчете за вино денег не взяли, обговорив, что «вас угощал хозяин». При этом было сказано, что хозяин приглашает нас в следующий вечер посетить ресторан. «У нас соберутся гости, будет Вертинский и другие». Мы, поблагодарив хозяина, не утвердительно, но пообещали прийти.

Весь вечер в ресторане играла на рояле и пела артистка Поли Негри (ее голос мы слышали не раз и раньше, и позже, прослушивая пластинки). Я купил пластинки с Поли Негри, Вертинским и Лещенко, которые в то время в Советском Союзе не распространялись. Посещение «Ерофея Павловича» оставило хорошие воспоминания — о его устоявшихся традициях русского гостеприимства.

Помнится посещение еще одного парижского театра-кабаре, так называемого «Сфинкс». Столики на 1-2 места обслуживают-

ся из буфета молодыми приветливыми красивыми стройными девицами. Их туалет составляла узкая белая лента, идущая от шеи между открытых грудей, заканчивавшаяся небольшим легким передником, слегка прикрывающим «прелести». Когда девица нагибается или присаживается к посетителю, задняя часть открывается — по существу, «дева» предстает в первозданном виде. Эти «девушки» имеют в верхних этажах кабаре свои апартаменты и при желании могут составить «компанию» с клиентом. В этом театре-кабаре, как мне помнится, «погорел» один из советских добровольцев.

* * *

Наступил срок, и мы покинули Париж. Электричка Париж — Гавр быстро доставила нас к месту назначения. Ее скорость впечатляла — впервые наблюдаем такую быстроту передвижения на железнодорожном транспорте. От Парижа до Гавра поезд сделал всего две остановки. В пути пробыли 3-3,5 часа. И вот перед нами предстал город и огромный порт Гавр, большое количество кораблей на рейде и у причалов. Наш транспорт «Мария Ульянова», на котором нам предстояло отбыть, стоял у причала. Большое количество людей разных возрастов заходили на корабль и сходили обратно на берег. В чем причина? Мы замечаем на палубе самолет АНТ-25. Это на нем Чкалов, Байдуков и Беляков совершили беспосадочный перелет из СССР в Америку через Северный полюс — триумф века. (Самолет выставлялся в советском павильоне Всемирной выставки.)

Перед посадкой на транспорт в Гаврском порту предстояло пройти таможенный досмотр. Все прошло спокойно. Однако моя посылка — ружье, в таможеню не поступила. Я на все махнул рукой — не велика потеря! Почувствовал, что те дела складываются не в мою пользу. Сказали, что посылку перешлют в Москву.

В установленное время погрузились на транспорт «Мария Ульянова», снялись с якоря, и наш корабль покинул порт, выйдя на просторы Атлантики. Миновали берега Англии, пролив Ла-Манш. Пройдя балтийские проливы, корабль вошел в близкое нам Балтийское море и взял курс на Ленинград.

С момента вступления на советский корабль и на всем его пути следования мы чувствовали себя как дома. Все родное, со-

ветское, в том числе питание, музыка, речь. На исходе дня прибыли в Ленинград. Город Ленина встречал нас бурно, торжественно. Но мы знали, что все это относится не к нам, мы еще «инкогнито». Торжественная встреча относилась к благополучному возвращению из дальнего плавания самолета АНТ-25. Нас, добровольцев, тоже встретили — тепло, приветливо, но деловито. Всех посадили на машины и — на Московский вокзал, для следования в столицу. Ночь провели в пути. В Москве на вокзале нас также встречали «нужные люди» и без проволочек отправили в подмосковный дом отдыха Покровское-Стрешнево, где мы и должны были получить указания о нашем дальнейшем маршруте. Тут уж мы окунулись в познание всего того, что делается в Москве и за ее пределами. О всем радостном и не очень.

В доме отдыха нам предстояло пробыть 3-4 дня, до дня приема нас в Кремле и вручения правительственных наград, полученных в период нашего пребывания в Испании «за выполнение правительственного задания». Я был дважды награжден: орденом Красной Звезды и орденом Красного Знамени. Кроме того, находясь на отдыхе, мы ожидали и вызова в штаб ВВС РККА для получения назначения для дальнейшего прохождения службы. Однако в один из дней я был приглашен в военкомат НКО РККА, в его 8-е управление. Это управление размещалось в доме на Кропоткинской улице. (Вероятно, это здание находится по адресу: ул. Кропоткинская (Пречистенка), д.19; оно было передано в недавнее время Академии художеств.)

Повод, по которому я был вызван в столь высокую военную инстанцию, мне известен не был. Этот вызов меня озадачил. Да и друзья мои были в недоумении. Всплыли в памяти имевшие место репрессии в армии, но за собой какой-либо вины я не находил и отбросил мрачные сомнения. Друзья тоже меня подбадривали, проводили «до калитки», попрощались и пожелали «ни пуха, ни пера».

Прибыл по указанному адресу. Часовой, пропустив меня, направил в приемную начальника управления на втором этаже. Здесь секретарь отметил мое прибытие. В приемной находилось несколько человек в военной и гражданской одежде. Знакомых из всех присутствовавших была лишь одна женщина — переводчица «Хулия Ивановна», ехавшая с нами на пароходе из Испании до Франции. Все сосредоточенно ожидали приглашения. Поздоровавшись с Хулией Ивановной, осведомился, что привело ее в столь «комфортное» учреждение. Она только развела руками.

Через некоторое время я был приглашен в кабинет к начальнику. В кабинете, небольшом, но строго деловом, находился полковник. Я представился по-военному. Он предложил мне сесть, после чего состоялся малопрятный, но сдержанный разговор. А начался он с вопроса, который вывел меня из оцепенения от неизвестности причин вызова. «Товарищ Заварухин, вы послали посылку в адрес военного атташе во Франции товарища Васильченко, когда ехали из Испании? Он получать ее отказался. Кроме того, прислал на имя Наркома обороны товарища Ворошилова телеграмму такого содержания: «На мое имя поступила посылка от лица, едущего из Испании, я от нее отказался, ибо она компрометирует меня в дипломатических кругах.»

Я ответил: «Да, посылку — ружье посылал я, но не на имя атташе, а на одного из сотрудников хозотдела посольства товарища Васильчикова. Сделал это по предложению нашей переводчицы Хулии Ивановны, ехавшей в одной с нами группе. Кстати, она как раз находится в вашей приемной». Обговорив, как все это было в действительности, признал себя виноватым за опрометчивый, недостаточно обдуманный шаг, но сделанный без какого-либо злого умысла. Полковник взял со стола бумагу, показал ее мне. В ней действительно содержалось то, что полковник изложил устно. Кроме того, на документе имелась резолюция Ворошилова: «Разобраться и привлечь к ответственности». В заключение полковник сказал, что поскольку получатель посылку принимать отказался, ее получать никто не вправе. По законам Франции, в такой ситуации посылка остается в распоряжении правительства. «Вам она возвращена не будет». Я высказал легкое сожаление, но без большого огорчения. Полковник не принял конкретного решения, сказав лишь, чтобы я вышел на время в приемную и подождал там. Вслед за мной в кабинет полковника была приглашена переводчица Хулия Ивановна. О чем шла речь, мне неизвестно. Однако когда переводчица вышла от полковника, она была сильно возбуждена и расстроена. На мой вопрос она ответила, что разговор был не из приятных, но думается, что обойдется без отрицательных последствий. Я был приглашен повторно. Полковник сказал, что все стало с этим делом ясно. Последствий каких-либо не будет, и пожелал мне спокойно ждать вызова в Кремль.

Возвратясь из Наркомата обороны в свою обитель — дом отдыха, друзьями я был встречен приветствием «Вива, Пабло!». Очевидно, по моему виду решили, что мое посещение высокой

воинской инстанции прошло благополучно. Я рассказал о состоявшемся разговоре с принявшим меня полковником и том вопросе, который был предметом беседы. Отметил при этом, что полковник был в меру строг и сдержан и достаточно внимателен ко мне. А это рождает надежду на благополучное в дальнейшем прохождение военной службы, без предвзятостей и издержек. Вечером за ужином приняли по фужеру «Столичной» за благополучный исход этого дела и по второму — за здоровье всех присутствующих.

На следующий день все мы были приглашены в штаб ВВС. Нас расспросили о «добровольческих» делах, предложили поделиться пожеланиями и высказать свои просьбы. Затем было объявлено, кто куда должен убыть для прохождения дальнейшей военной службы. Мне присвоили очередное воинское звание «техник-лейтенант 1-го ранга». Я должен был убыть в БВО, в свое авиасоединение — в 14-ю авиабригаду. Было сказано, что очередной отпуск будет предоставлен на месте, в своей части.

Находясь в штабе ВВС, прозондировал, как обстоят дела с переучиванием на летчика. Узнал, что этот вопрос скоро будет решать Военный Совет ВВС. Я воспрянул духом.

В очередной день мы были приглашены в Кремль. Награды вручал Михаил Иванович Калинин. Он поздравил всех награжденных, пожелал успехов в дальнейшей воинской службе, укреплении боеготовности РККА для защиты СССР. Вечером собрались за чаркой, поздравляли друг друга с награждением. Вечер был долгим. А очередным днем убывали из Москвы кому куда было определено. На прощанье крепко обнялись. Когда состоится следующая встреча — неведомо!

Продолжение в следующих томах.



В подготовке настоящих воспоминаний оказал помощь **Кисляков Михаил Яковлевич**, председатель Совета ветеранов 5-й гвардейской авиационно-истребительной дивизии.

