



Белоусов Николай Иванович

Возвращение из тыла противника после авиакатастрофы

Я родился 14 октября 1918 года в Саратовской области, Аркадакском районе, железнодорожная станция Кистендей. По национальности русский. Являюсь членом общественной организации “Клуб Авиатор имени С.А. Красовского”.

До войны окончил в 1934 году 7-летнюю школу, в 1937 году - 3 курса железнодорожного техникума, в 1940 году – военное училище летчиков-бомбардировщиков, после войны – в 1950 году – Военно-воздушную академию имени Ю.А. Гагарина.

Узнал о начале войны 22 июня 1941 года на аэродроме Реблицы, Новгородской области, где лейтенантом служил в должности командира звена 53-го дальнего бомбардировочного авиационного полка, командир полка – майор Суров С.С., 1-го авиационного корпуса, 36-й авиационной дивизии.

Боевой путь проходил через аэродромы базирования: Реблицы (Новгород) – с 15 июня 1941 по 27 августа 1941 г., Якушево – с 28 августа 1941 по 16 октября 1941 г., Дягилево (Рязань) – с 17 октября 1941 по 14 декабря 1941 г., Лопатино (Муром) – с 15 декабря 1941 по 2 января 1942 г., Дягилево – с

2 января 1942 по 20 апреля 1942 г., Туношная (Ярославль) – с 20 апреля 1942 по 17 мая 1942 г., Едрово – с 17 мая 1942 по 21 мая 1942 г., Туношная – с 21 мая 1942 по 23 мая 1942 г., Ваянга (Североморск -1) – с 26 мая 1942 по 15 июня 1942 г., Туношная – с 15 июня 1942 по 14 апреля 1943 г., Африканда (Заполярье) – с 12 сентября 1942 по 15 октября 1942 г., Мигалово (Тверь) – с 14 апреля 1943 по 27 июля 1944 г., Шаталово (Смоленская область) – с 27 июля 1944 по 1 октября 1944 г., Дубно – с 1 октября 1944 по 10 октября 1944 г., Черлены – 10 октября 1944 по 15 марта 1945 г., Лида – с 15 марта 1945 по 21 марта 1945 г., Бяла-Подляска (Польша) – с 21 марта 1945 по 17 июля 1945 г., Варфаломеевка (Дальний Восток) – с 7 августа 1945 по 19 августа 1945 г.

В операции “Битва за Москву” с 21 октября 1941 по 27 декабря 1941 г. я в составе авиации дальнего действия под командованием А.Е. Голованова, в 36-й авиадивизии под командованием полковника Дрянина, 455-м авиаполку под командованием майора В.К. Юспина произвел 11 успешных боевых вылетов по скоплениям танков, автомашин и группировок фашистских войск.

Всего в ходе войны с фашистской Германией произвел 180 боевых вылетов, в том числе по объектам глубокого тыла противника: Кёнигсберг – 5 ударов, Данциг – 4 удара, Варшава – 3 удара, Инстенбург – 2 удара, Берлин – 1 удар 24 марта 1945 г., Хельсинки – 1 удар 6 февраля 1944 г., Тильзит – 1 удар 20 апреля 1943 г.

В ходе войны с Японией произвел два боевых вылета в должности командира 433-го дальнего бомбардировочного авиационного полка, 55-й авиадивизии, командир дивизии полковник Абраменко.

Боевые действия в войне с Германией закончил 9 мая 1945 г., в войне с Японией – 19 августа 1945 г. на аэродроме Варфаломеевка в воинском звании майор, под командованием командира дивизии полковника Абраменко.

Возвращался с войны скорым поездом Владивосток – Москва, из Москвы поездом Москва–Бяла–Подляска (Польша).

Находясь на действительной воинской службе в ВВА им. Ю.А. Гагарина в должности начальника научно-исследовательской группы, по собственному желанию, в звании полковника уволен в отставку 10 мая 1979 года. Принят

старшим научным сотрудником в научно–исследовательскую группу на полставки 28 июня 1979 г. Уволен по ст. 31 КЗОТ РСФСР по собственному желанию 17 декабря 1991 г. Приказ №531.

Награды

Орден Красного знамени, № 32823. Награжден президиумом Верховного Совета от 20 июня 1942 г. Вручен на аэродроме Туношная (Ярославль) командиром полка 455-го авиационного полка дальнего действия Чеботаевым за успешное выполнение бомбовых ударов в начальный период войны и в Битве за Москву.

Орден Отечественной войны 2-й степени, №6567. Награжден президиумом Верховного Совета от 31 декабря 1942 г. за успешное выполнение бомбовых ударов по объектам глубокого тыла: Кёнигсберг, Данциг, Варшава, а также за участие в операциях по обеспечению перехода морем караванов судов с оружием из Америки в Мурманский порт. Вручен на аэродроме Туношная командиром 455-го авиационного полка дальнего действия Чеботаевым.

Орден Александра Невского, №19001. Награжден 6 ноября 1944 г. приказом командующего авиацией дальнего действия А.Е. Голованова за умелое вождение боевых групп самолётов АДД при выполнении боевых заданий в период Великой Отечественной войны 1941 –1944 гг. Вручен на аэродроме Черлены (Белоруссия) командиром 109-го дальнего бомбардировочного авиационного полка подполковником В.К. Юспиным.

Орден Красного Знамени, №3135. Награжден приказом командующего авиацией дальнего действия от 17 июля 1943 г. на аэродроме Мигалово (Тверь) за успешное выполнение бомбовых ударов по объектам глубокого тыла: Инстербург, Кёнигсберг, Тильзит, Варшава. Вручен командиром полка подполковником В.К. Юспиным.

Орден Великой Отечественной войны 1-й степени, №225117. Награжден 13 июля 1945 г. приказом командующего 18-й воздушной армией, Главным маршалом авиации А.Е. Головановым за летное мастерство при выполнении 48 боевых вылетов и нанесении противнику значительных потерь в ходе бомбардировки его железнодорожных узлов и аэродромов на северо–западном направлении действия наших войск.

Медаль “За боевые заслуги”, № 3208302.

Медаль “За оборону Ленинграда”, № АД – 78774 от 24 июля 1944 г.

Медаль “За оборону Москвы”, № 012467, вручена 24 июля 1944 г. командиром 109-го авиационного полка дальнего действия подполковником В.К. Юпиным на аэродроме Шаталово (Смоленск).

Медаль “За взятие Кёнигсберга”, № 130240, вручена 20 апреля 1946 г. начальником Военно-воздушной академии генерал - лейтенантом авиации Ионовым.

Ордена, полученные в послевоенный период:

орден Красной Звезды, № 3067813,

орден За службу Родине 3-й степени, №17804,

орден Отечественной войны 2-й степени, № 1059911. Указом президиума Верховного Совета СССР от 11 марта 1985 г.

В ходе и после войны получено 18 юбилейных медалей.

Собственные публикации ветерана:

за период 1953 – 1980 гг. список научных трудов включает 89 наименований, из них 22 работы печатные.

Общий объем составляет 284 авторских листа, из них печатных работ 58,7 авторского листа.

Среди выполненных работ:

- кандидатская диссертация (1953 г.);

- отчеты по НИР, учебники по тактике ВВС, военно-теоретические труды, учебные пособия,

- докторская диссертация по автоматизации управления частями и соединениями дальней авиации (успешно защищена в 1965 г.),

- очерк “Флагман авиации дальнего действия” в книге “Крылатые сыны Родины” (издание академии, 1967 г.),

- статьи в сборниках трудов: ВВА №2 (149) за 1968 г. и в информационном сборнике № 5 Главного управления Министерства обороны №1 (137) за 1968 г.,

- алгоритм расчетной задачи – “Перенацеливание самолётов и групп дальней авиации” - 1970 г.

Из 89 работ в 23 из них я был ответственным исполнителем или научным руководителем.

Количество и объем работ заверил начальник НИГ-1 полковник Н.С. Носков 19 ноября 1980 г.

Собственные публикации в газетах:

1. “Письма о войне” - 8 писем в газете “Время”, Щелковского района к 55-летию Великой Победы, опубликованы 22 и 24 февраля, 2 марта 2000 г.

2. Содержание указанных писем было опубликовано также в газете “Крестьянская жизнь”, Тверской области. Объем – 2 страницы. 2000 г.

3. Статья в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины” под названием “Волнующая встреча”. В статье объемом 0,5 страницы описан процесс съемки фильма по мотивам романа С.К. Цвигуна “Мы вернемся”.

4. Статья в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины” под названием “В октябре 1941 года”.

5. Статья в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины” под названием “Встреча через годы”. О встрече выпускников академии 1950 и 1951 годов.

Другие публикации о ветеране:

1. Кудинов Борис Михайлович, “На 66-й широте”, в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины”, от 15 и 22 декабря 1984 г.

2. Кудряшева Ольга. “Тридцать минут огня”, в газете “Красная знамя”, г. Даугавпилс (Латвия), от 4, 5, 8 и 9 мая 1973 г.

3. Баталов Ришат Шакирович. “От боевого командира до крупного ученого”, в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины”, от 21 октября 1978 г.

4. Сопелев Николай Григорьевич. “Всегда в творческом поиске”, в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины”, от 8 сентября 1979 г.

5. Бобровский А. “Правофланговые науки”, в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины”, от 28 марта 1990 г.

6. Горбачев Владимир Александрович. “Юбилей научного подразделения”, в газете ВВА им. Ю.Г. Гагарина “Крылья Родины”, от 19 мая 1984 г.

В войне погиб мой младший брат - Белоусов Владимир Иванович, летчик самолёта Ил-2, не вернулся с боевого задания 3 февраля 1942 года. Вылетал с аэродрома Кратово, где служил в 502-м штурмовом авиаполку (командир авиационно-

го полка майор Смирнов, старший политрук Шаронов). Объект удара находился в западной части Калининской (Тверской) области. Боевых наград Владимир не имел.

Первый боевой вылет мною был произведен 26 июня 1941 года по танковым колоннам противника на дороге Вильнюс-Каунас.

Последний боевой вылет в войне с Германией я произвел 30 апреля 1945 года по морскому порту Свинемюнде.

Последний боевой вылет в войне с Японией был произведен 15 августа 1945 года по укрепленному району Шиминза.

Всего в войнах с Германией и Японией я совершил 182 боевых вылета, самый продолжительный с подвесными бензобаками по объектам г. Кёнигсберга - 12 апреля 1943 года равен 10 ч. 15 мин.

Общий налет к концу 1945 года составил 1500 часов, из них ночью 814 часов. Всего полетов – 2145.

При выполнении боевых вылетов я был сбит 2 раза. 27 июня 1941 года на третьем боевом вылете сбит истребителями Me-109 и 20 сентября 1942 года сбит зенитной артиллерией на 45 боевом вылете. С горящих самолётов прыгал с парашютом. Стрелок-радист Василенко Евгений Михайлович был убит в воздухе при атаке истребителями Me-109.

Войну начал в должности командира звена 53-го дальнебомбардировочного авиационного звена, 36-й авиадивизии, 1-го авиационного корпуса МВО (Московского военного округа). С 30 ноября 1942 года по 3 сентября 1943 года заместитель командира авиационной эскадрильи, с 4 сентября 1943 года по 10 августа 1945 года – командир авиационной эскадрильи. В период войны с Японией - временно исполняющий должность (врид) командира 433-го авиационного полка дальнего действия 55-й авиадивизии. По объектам Японии, расположенным на территории Китая, выполнено два боевых вылета.

По приказу Ставки Верховного Главнокомандования два полка авиации дальнего действия 11 сентября 1942 года перелетели на аэродром Заполярья Африканда с задачей - усилить удары по аэродромам вражеской авиации, с которых немцы наносили удары по конвоям, следующим с оружием из США и Англии в Мурманский порт.

К этому времени я имел уже достаточный боевой опыт, выполнив 44 боевых вылета, из которых 24 вылета ночью. Начало боевых действий на новом операционном направлении в Заполярье было успешным. Так, 14 сентября я со своим экипажем - штурман лейтенант Тимохин П., стрелок-радист старший сержант Поляков Н., воздушный стрелок сержант Карнаев В. - нанес бомбовый удар по аэродрому Наутси, 16 сентября 1942 года - удар по аэродрому Кемиярви, 19 сентября 1942 года - удар по аэродрому Раваниеми. Все вылеты выполнены ночью.

20 сентября мы вылетели на бомбометание немецкого аэродрома Алакуртти, расположенного в 70-80 км от нашего аэродрома.

Аэродром немцев прикрывался мощной группировкой зенитной артиллерии, поэтому заданная высота бомбометания - 4500 м. Судя по разведывательным данным, там появились первые радиолокаторы.

Ночь была безлунная, но воздух прозрачный. Я подходил к цели с юго-востока с приглушенными моторами; с приближением к цели я увидел несколько близких разрывов зенитной артиллерии, сказал об этом штурману. Он ответил, что разрывы далеко, пора переходить на режим боевого курса.

После разговора со штурманом я добавил обороты двигателей, установил заданные высоту и скорость полета. Вскоре раздался сильный взрыв зенитного снаряда в хвостовой части самолёта.

На короткое время в сознании наступил какой-то провал, пассивное отношение к случившемуся. Я начал активно действовать с того момента, когда самолёт уже переходил в крутое пикирование, загорелся правый мотор, прекратилась связь с радистом. Со штурманом связь была, и он первый крикнул по самолётному переговорному устройству: "Прыгайте!". Радист и стрелок не отвечали. Тогда я повторил команду прыгать, но ответа также не получил. Я пытаюсь прекратить переход самолёта в пикирование - беру штурвал на себя, он свободно двигается, но самолёт продолжает увеличивать угол пикирования.

Значит, либо перебиты тяги руля высоты, либо взрывом зенитной артиллерии оторвана часть хвостового оперения. Мне оставалось только одно средство спасения - парашют.

Пытаюсь открыть фонарь (колпак) кабины, но безуспешно. Головой, за счёт отрицательной перегрузки, я сильно прижал фонарь. Ужасная мысль о безвыходности положения на какое-то мгновение промелькнула в сознании, однако воля не была парализована, и я все сильнее рву ручку фонаря. Неожиданно для меня фонарь с грохотом откатывается назад, казалось, путь для прыжка освободился. Однако радость оказалась преждевременной: самолёт при пикировании набрал огромную скорость, и встречным потоком воздуха меня сильно прижало к бронеспинке.

И опять я испытал чувство безнадежности своего положения в горящем пикирующем самолёте. Оставался только один, последний шанс: поставить одну ногу на сиденье, сосредоточить все силы на том, чтобы вытолкнуть себя из кабины. И это мне удалось!!! Оказавшись в воздухе, сразу же нахожу кольцо и открываю парашют. И тогда, и сейчас, раздумывая об этом, я не могу сказать, почему я немедленно раскрыл парашют. Но оказалось, что именно это немедленное действие спасло меня, как минимум, от плена.

Дело в том, что когда я раскрыл парашют и осмотрелся, то оказалось, что я нахожусь точно над центром аэродрома немцев. На аэродроме завывала сирена, в районе стоянок самолётов взрывались бомбы, сброшенные экипажами наших бомбардировщиков.

Мой горящий самолёт почти в отвесном пикировании, с огромной скоростью приближался к земле, и при ударе раздался огромный взрыв, осветивший окрестность. Судя по силе взрыва, я предположил, что штурман сбросить бомбы не успел. Я пытался увидеть в воздухе других парашютистов моего экипажа, но никого не увидел.

Я открыл свой парашют примерно на высоте 3-3,5 км, ветер на этой высоте стал относить меня к южной окраине аэродрома, и вот я уже миновал границу аэродрома. Несмотря на подготовку к приземлению, оно оказалось очень грубым, так как произошло на каменистый грунт. Возникла сильная боль в левой ступне, я опасался перелома. Но при прощупывании перелома не обнаружил, однако ходьба затруднялась.

Парашют мой накрыл невысокое дерево, и, чтобы снять его, пришлось подрезать стропы с одной стороны. Свернув его, я положил парашют в углубление под кустом и забросал

хворостом. Некоторое время, отдыхая, прислушивался и осматривал воздушное пространство, окрикивал штурмана Тимохина, но никого не заметил и, прихрамывая на левую ногу, стал уходить на юг, удаляясь от аэродрома.

Теперь стало ясно, что если бы я сделал затяжку с открытием парашюта, то мне не хватило бы высоты, чтобы парашют отнесло за границу аэродрома. У меня нет обоснованного объяснения, почему я поступил именно так. Можно предположить, что мое подсознательное мышление в экстремальной ситуации мгновенно выработало это единственно правильное решение.

В этом походе было несколько подобных эпизодов, когда правильные, быстрые решения возникали и благополучно завершались без предварительной оценки обстановки.

А вот моя мать, когда я рассказал ей об исходе моего похода, объяснила это так: "Моя материнская молитва спасла тебя от верной гибели". Кстати, текст молитвы на пожелтевшем от времени листке хранится у меня до сих пор.

Одним из счастливых провидений можно считать то, что я летал в оригинальной обуви: хромовые сапоги в меховых унтах. В одних унтах я не мог бы идти 8 суток по каменистому и болотистому грунту. Поэтому большую часть пути я шёл в сапогах, а для отдыха и согревания ног мокрые сапоги снимал и надевал унты.

Что у меня было в карманах комбинезона и брюк? Пистолет ТТ и 16 патронов, перочинный нож, компас, часы на руке, спички, немного табаку, небольшой кусок шоколада, маленькое зеркальце и большая пачка денег. Кусок шоколада я разрезал на 8 долек, каждая примерно в 1 см. Утром я брал одну дольку и медленно ее сосал - вот все, что я имел из питания.

Первые дни голод мучил ужасно, часто хотелось пить, и приходилось пить торфяную воду, но жажду она не утоляла, а потливость усиливалась. Тогда я твердо решил пить не чаще, чем 3 раза в день. Сначала это удавалось с трудом, а потом организм примирился к такому режиму, и я стал чувствовать себя увереннее. Так начался мой пеший поход по вражеской территории Финляндии. Он продолжался 8 суток.

Итак, я оказался недалеко от немецкого аэродрома Алакуртти на территории Финляндии. Попытка найти кого-нибудь из состава моего экипажа не увенчалась успехом. Нужно было

уходить от аэродрома, так как немцы наверняка будут осматривать место падения моего самолёта и искать оставшихся в живых членов экипажа.

Зная положение линии фронта в этом районе, я определил, что кратчайший курс для ее пересечения равнялся примерно 45° . Удалившись по лесу на юг от аэродрома, я стал придерживаться курса 45° . На моем пути, как я помнил, лежала шоссейная дорога, которую мне нужно пересечь. Но когда я осторожно приблизился к ней, то услышал шум автомобильных и танковых моторов, разговор солдат на немецком языке. Машины шли с небольшими интервалами, иногда их обгоняли мотоциклисты. Я понял, что переходить дорогу в этом месте слишком опасно. Всю эту ночь я придерживался курса 90° . Возможно, это оказалось единственно правильным решением.

Рано утром следующего дня я уже порядочно утомился, так как идти в зимнем комбинезоне с унтами на плечах было трудно. Положение осложнялось тем, что я шёл не по дороге, а по лесу и болотистым полянкам, иногда по каменистым карьерам. В одном таком карьере я случайно не стал жертвой автоматчика. Для отдыха присел я на каменистый выступ, когда посмотрел вверх, то увидел над собой, на краю каньона сторожевую вышку, на которой стоял немецкий часовой. Он смотрел в бинокль на восток, меня не видел. Нужно было немедленно принимать решение, в какую сторону двигаться. Глядя на часового, я стал осторожно двигаться в сторону ближнего изгиба каньона, за которым я мог выйти из поля зрения часового. Как только я зашёл за изгиб каньона, то ускорил шаг, а потом стал бегом удаляться от этого места.

Весь этот день я двигался с курсом 90° , имея намерение повернуть на север, чтобы быстрее пересечь линию фронта. Но этому мешало озеро, берег которого уводил меня на юго-восток, тем самым я удалялся от линии фронта. Но все же я видел на севере вспышки ракет, слышал перестрелку, но это было на том берегу широкого озера.

Возникла идея собрать плот или найти брошенную лодку и пересечь озеро с юга на север. Но, выйдя на пустынный берег, я ни лодки, ни досок не обнаружил, а с перочинным ножом сделать плот, конечно, нельзя. В теплой воде я рискнул бы переплыть озеро, но температура воды была $5-6^\circ$, я решил продолжать путь параллельно берегу озера. По пути я поднял-

ся на ближайшую сопку, чтобы увидеть конец проклятого озера. Но его я не увидел.

Как я проводил ночь? Устав до изнеможения, я ложился на мокрую или заснеженную землю и пытался хоть на короткое время заснуть. Но возбуждение было настолько сильным, что заснуть в полном смысле не удавалось. Я как бы забывался на короткое время, вздрагивал и осознавал свое ужасное положение: неопределенность с выходом на свою территорию, отсутствие пищи, затрудняющий движение мокрый комбинезон. Пребывание на вражеской территории да еще в незнакомом лесу, особенно ночью, невольно вызывало чувство страха и напряженности.

И вот в глухую полночь, когда моросил холодный, мелкий дождь, я вдруг услышал приближающийся лай овчарок. Видимо, немцы искали членов экипажа сбитого самолёта. Куда бежать? Мне показалось, что в одну сторону заметно понижение уровня почвы, и я побежал в эту сторону. У меня не было оснований считать это решение правильным, я также не рассчитывал полностью на материнскую молитву, однако интуиция меня не подвела: впереди показался ручей с неглубокой водой. По этому ручью глубиной 25-30 см я бежал до тех пор, пока не выбился из сил и в изнеможении не плюхнулся на противоположный берег. Казалось, сердце разорвется от напряжения, но затеплилась надежда, что я оторвался от собак, лай их стал затихать, в воде они потеряли след.

Интересно, жив ли сейчас хоть один из тех немцев, которые шли тогда по моему следу с собаками, и как бы он прокомментировал те события 60-летней давности?

На следующий день я продолжал двигаться на юго-восток, все время просматривая берег озера на расстоянии 200-300 м. Я надеялся дойти до его конца и повернуть на север. Видимо, я уже прошёл траверз линии фронта, так как перестрелку на северном берегу озера слышал уже слева сзади.

Но каково же было мое отчаяние, когда я увидел, что справа от меня другое озеро смыкается с первым и конца его не видно. Признаюсь, что какое-то время я был так обескуражен, что не мог принять никакого решения. Мне казалось, что обойти это другое озеро уже нет сил. Я почти решился на безрассудный шаг: раздеться и плыть на северный берег, где, по-

моему, были наши войска. Но потом понял, что это верная гибель, так как вода очень холодная, а ширина озера более 1 км.

Долгое время я не мог принять окончательного решения, но, в конце концов, решил обходить второе озеро справа. По пути я пытался найти какие-либо остатки пищи в брошенных окопах и землянках, но безуспешно. Видно, грызуны и насекомые подбирали то, что могло быть оставлено.

В одной брошенной землянке оставлено было много вещей: немецкие мундиры, посуда, фуражки, патроны для ракетниц, белье, но ни крошки съестного. В другом месте был, видимо, брошенный лагерь: столы и скамейки, следы от палаток, умывальника, а на столах красивые коробочки. Я понял, что это "сюрпризы", к которым нельзя прикасаться, так как можно подорваться.

С каждым днем становилось труднее передвигаться: зимний комбинезон стал тяжелым и влажным, так как для отдыха я ложился прямо на землю, которая была влажной, покрытой мокрым снегом. Ноги стали от холода и голода распухать, и полностью не удавалось их втиснуть в хромовые сапоги. Унты, в которых я грел ноги при ночных привалах, были потеряны. А произошло это ночью, когда собравшись на отдых, услышал голоса на тропе, которая проходила недалеко от меня. Второпях, уходя от этого места в глубь леса, я забыл унты на земле, а когда хватился - не захотел возвращаться, да и не было сил и надежды их найти. Однажды чуть не угодил в лагерь немцев. Шёл я по берегу большого ручья с крутыми берегами - чуть выше моего роста. В одном месте присел отдохнуть, потом решил посмотреть, что там, за высоким берегом. В это время шёл морозящий дождь, тогда была пасмурная с низкой облачностью погода. Как только я приподнялся над берегом, совсем неожиданно увидел прямо перед собой, в 15-20 метрах немецкого часового, который стоял под грибком, но смотрел в сторону от меня, где была стоянка их лагеря. Я быстро опустился вниз, прикрываясь крутым бережком ручья, стал медленно и очень тихо удаляться от этого места. Еще одна опасность миновала.

Примерно на 5-й день похода я попытался убить из пистолета птичку и поесть сырого мяса. На одиноком дереве, невысоко сидело несколько птиц размером с галку. Думаю, что это были куропатки. Они, совсем непуганые, подпустили меня

метров на 8-10. Но когда я стал прицеливаться, то понял, что промахнусь, так как рука сильно дрожала, а делать несколько выстрелов опасался, так как этим мог привлечь внимание немцев какого-либо лагеря. Тогда я прилег на землю и сделал опору на пень. Выстрел оказался удачным, птица упала. Я ощипал ее, ножом вырезал кусочки мяса и с жадностью стал жевать их. Но, к удивлению, оказалось, что попытка проглотить вызывает рвоту. Попытка убедить себя в необходимости что-то съесть ни к чему не привела. Значит, нужно разводиться огонь, а это было крайне опасно, так как сторожевые вышки немцев я встречал на вершинах сопки. Тогда пришло другое решение. Я нашёл смолистый кусок сосны, ножом нарезал тонких палочек длиной с карандаш, поджёг одну из них и на пламени слегка поджарил маленькие кусочки птичьего мяса.

Еще одна встреча с немцами произошла, кажется, на 6-й день скитаний при следующих обстоятельствах. Какое-то время я шёл днем по малохоженной тропе в лесу. Решил отдохнуть, что приходилось делать все чаще. Отошёл от тропы в сторону метров на 30-35 и прилег за корневищем сваленной сосны. Сейчас трудно сказать, сколько времени я отдыхал, но с каждым днем на это требовалось все больше времени. И вдруг слышу голоса с того направления тропы, откуда я шёл. Из леса на эту поляну выходят два немца с автоматами. Если бы они посмотрели в мою сторону, то непременно увидели бы меня, так как корни дерева в этом секторе не скрывали меня. Мой пистолет с пулей в стволе был направлен в их сторону, но первым стрелять я не решался. Во-первых, не было уверенности в надежности выстрела, руки дрожали от слабости; во-вторых, если бы первый выстрел был удачным, то второй немец скосил бы меня автоматной очередью; в-третьих, на выстрелы могли подойти другие немцы. Однако эта пара прошла, и некоторое время за корнями сосны они не могли меня видеть. Я уже стал успокаиваться, как вдруг они, войдя в сектор, из которого могли бы свободно увидеть меня оглянувшись, остановились! Перекинув автоматы на плечо, они стали закуривать, переговариваясь. Если бы в это время они осмотрелись, то непременно увидели бы меня. Но счастье и на этот раз сопутствовало мне. Они медленно пошли от меня по этой тропке. Пришлось мне какое-то время идти с курсом на юг, чтобы удалиться от этого района.

К концу пути я уже сапоги мог надеть только в голенище, так как ноги порядочно распухли или отекли, без отдыха я не мог пройти более 200-300 м. Временами я терял надежду на выход к своим, отчаяние овладевало мной. Настроение безысходности давило на психику. Признаюсь, были моменты полного отчаяния, когда казалось, что сил уже нет, в душе наступало какое-то безразличие, сознание как-то притуплялось и воли не хватало, чтобы заставить себя двигаться.

Я вынимал пистолет из кобуры с намерением прекратить эти муки. Останавливал не страх, а мысль о том, как горько будет моей матери, когда она получит известие о моей гибели. Ведь к этому времени мой младший брат, летчик Ил-2, уже погиб (не вернулся с задания в начале марта 1942 года). Вот это чувство было самым сильным и устойчивым в экстремальных ситуациях.

Тогда я умывался холодной торфяной водой, причёсывал волосы расческой, и это придавало силы и уверенности для медленного, но все же продвижения вперед.

На рассвете 8-го дня я, наконец, вышел к концу озера, в которое впадала небольшая речка с очень сильным течением. Значит, если я ее перейду, то, по моим расчетам, на северном ее берегу должны быть наши войска.

Первая попытка перехода реки чуть не закончилась тем, что сильным течением меня снесло бы в озеро. Тогда я нашёл толстую палку и более удобное место для перехода. На дне реки были очень скользкие камни, и я с трудом перебрался по пояс в ледяной воде на тот берег. Ноги мои от воды полностью потеряли чувствительность, и я не мог больше подняться и идти.

Я пытался растереть их шерстяными носками, но это совсем не помогало. Однако нужно было как-то двигаться, и я то перекатами, то по-пластунски преодолевал по 40-50 м, а потом лежал какое-то время для отдыха. Было ощущение полного безразличия и безнадежности.

И вот в одну из таких остановок я вижу, что на меня идут 2 человека с винтовками. Они меня еще не видели, но я уже узнал своих красноармейцев. Увидели они меня совсем близко – в метрах 15-20, они как бы встрепенулись от неожиданности. Один из них курил, и я попросил его затянуться. Они с трудом

посадили меня на пенек и вставили в рот самокрутку. Затянулся, у меня сильно закружилась голова, и я свалился на землю.

Взяв меня под руки, они повели меня к землянке. На каком-то расстоянии до нее завязали мне глаза, так как землянка у них была полностью под землей и хорошо замаскирована. Когда они ввели меня в теплую землянку к лейтенанту, то я потерял сознание, и они уложили меня на топчан.

Когда очнулся, то прибывший еще офицер, кажется, командир батальона, стал допрашивать меня. Никак не мог поверить, что я прополз по минному полю и не подорвался. Он считал, что я опустился на него с парашютом. Связь на Севере работала очень хорошо, и вскоре пехотинцы связались с нашим полком, и моя личность была установлена. Мне возвратили пистолет и деньги и стали понемногу подкармливать. Двое суток я отлеживался у них в землянке, а на 3-и сутки меня верхом на лошади (другого сообщения там не было) отправили в штаб пехотного полка. До этого я никогда на лошади не ездил, поэтому я чуть не свалился на сторону и порядочно отбил седалище, пока мы с лейтенантом проехали 4-5 км до полка. Там я пробыл еще 2 суток, из штаба армии приехал начальник разведки, который целый день расспрашивал меня о том, что я видел на своем пути. Я даже долго говорить не мог, и эта процедура шла с перерывами почти целый день, при этом я еще вставать не мог.

Затем уже на санитарной машине меня отвезли в армейский госпиталь. Там я пробыл 2 или 3 дня, потом ко мне приехал начальник особого отдела нашего полка, я уже оправился, и мы с ним возвратились в наш полк.

Вот так закончилась эта эпопея. Произошло это на 45-м боевом вылете. Еще дней 10 я отлеживался и отъедался в части, а потом мы возвратились на базовый аэродром под Ярославль (аэродром Туношная), и мне дали отпуск на 20 дней.

Конечно, я сразу уехал на Родину, в город Ртищево, где мать кормила меня борщами и блинами, аппетит был прямо зверский.

Декабрь 2003 года



*В подготовке настоящих воспоминаний оказала помощь **Цветкова Елена Юрьевна**, студентка 1-го курса факультета экономики и менеджмента Московского авиационного института (государственного технического университета).*