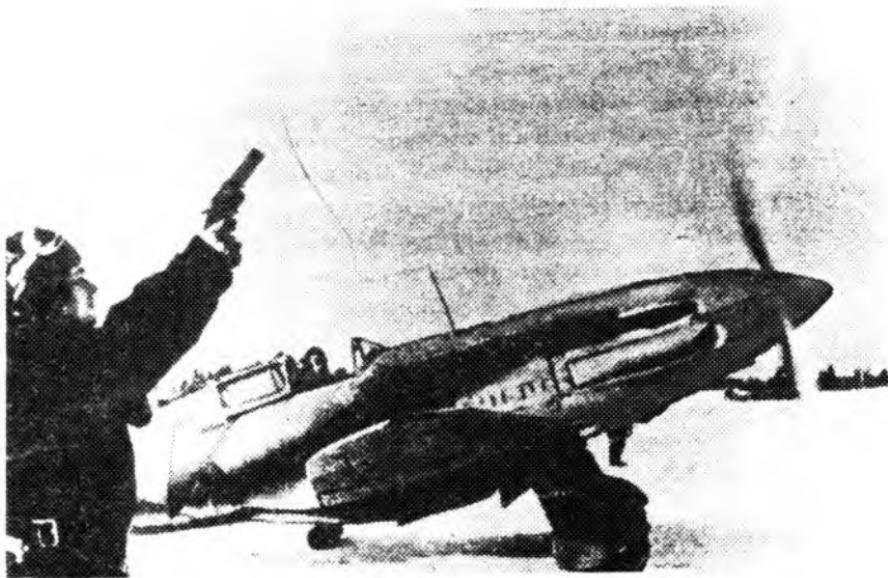


Валерий ВЕПРИНСКИЙ, Леонид ГОДОВИКОВ

# ИСТРЕБИТЕЛИ ЛЕТАТ НА ПЕРЕХВАТ

( очерки о летчиках, защищавших вологодское небо  
в Великую Отечественную войну )



## СОДЕРЖАНИЕ

### Валерий Вепринский

Клятва комиссара . . . . .	3
Генерал Горячко . . . . .	7
Новогодний подарок . . . . .	10
Командир гвардейцев . . . . .	12
Поединок . . . . .	16
Через все испытания . . . . .	17
Разведчик не прошел . . . . .	21
О чем рассказали фотографии . . . . .	23
Бой над облаками . . . . .	25
Истребители атакуют . . . . .	27
Имена их теперь известны . . . . .	29
Реликвии летчика . . . . .	31
Ему было девятнадцать . . . . .	33

### Леонид Годовиков

Последний бой . . . . .	35
Фотографии тех далких лет . . . . .	37

ВЕПРИНСКИЙ В. С., ГОДОВИКОВ Л. А.  
ИСТРЕБИТЕЛИ ЛЕТАТ НА ПЕРЕХВАТ

Сдано в набор 19.08.94 г. Подписано в печать 29.09.94 г. Формат бумаги 60x84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Гарнитура Рубленная. Печать офсетная. Объем 3,84 усл. п. л. Тираж 1000 экз.  
Заказ 2426. Цена договорная.

---

Управление по делам культуры мэрии  
АО "Метранпаж", ул. Металлургов, 14-а.

## Валерий Вепринский

### **КЛЯТВА КОМИССАРА**

В январе сорок второго в центре Вологды на площади Революции был выставлен для обозрения сбитый немецкий самолет. Вокруг трофея, обнесенного веревочной оградой, толпился народ. Подходившие видели распластавшийся на снегу большой двухмоторный бомбардировщик с длинным тонким фюзеляжем, широкими крыльями, погнутыми лопастями винтов, тупоносой остекленной кабиной. Рядом стояли манекены в форме немецких летчиков. Шлемы, комбинезоны и сапоги были изготовлены из эрзаца серого цвета. На комбинезонах много застежек "молния" с проводами. Электрический обогрев в полете заменял отсутствие теплой одежды.

От темно-зеленой окраски самолета, больших черных крестов на крыльях и фюзеляже и черной свастики на киле веяло чем-то зловещим.

- Откуда он прилетел? - поинтересовался подросток.
- Говорят, со станции Дно, - ответил кто-то из толпы.
- Кто его сбил?
- Читай, на табличке написано.

Паренек взглянул на фанерку, прикрепленную к колышку, вбитому в землю, прочел: "Пикирующий бомбардировщик "Юнкерс-88". Сбит полтруком Годовиковым".

...Утро 29 декабря 1941 года было морозным и светлым. Это с удовлетворением отметил комиссар эскадрильи 740-го истребительно-го авиаполка Алексей Годовиков, вылетевший на перехват немецкого самолета. Вчера Годовиков преследовал "Юнкера", но тот скрылся в облаках и ушел. Идя указанным курсом, Годовиков изредка посматри-

вал на приборы. Опытный пилот - он по звуку контролировал работу двигателя. "МиГ-3" набирал высоту. Годовиков напряженно всматривался вдаль. Заметил появившееся белое облачко... Второе... Третье... "Разрывы зенитных снарядов, - отметил Годовиков, - значит там противник". Ручка управления от себя - и самолет стал пикировать. Выйдя из пике, Годовиков осмотрелся: над заснеженным темным лесом встречным курсом шел бомбардировщик "Юнкерс-88". Правее уходила в даль узкая лента железной дороги. В сторону от нее - дымок, шел эшелон. Боевой разворот - и истребитель в хвосте у бомбардировщика, который уже заходил в атаку на эшелон. У Годовикова мелькнула мысль: "Прежде всего не дать противнику прицельно бомбить!" Он немного опустил нос самолета, повернул влево и нажал пальцем на кнопку пуска реактивных снарядов. Шесть стрел, оставляя тонкий белый след, рванулись из-под плоскостей, обогнали "Юнкерс" и разорвались. Немецкие летчики, наспех сбросив бомбы далеко от эшелона, развернули самолет и стали поспешно уходить со снижением. Верхний воздушный стрелок застрочил из пулемета. Годовиков, маневрируя и отвечая короткими пулеметными очередями, шел на сближение. Уже хорошо видны черные кресты на крыльях и кабина верхнего стрелка, от которой тянутся огненные трассы. Еще ближе - и стрелок от страха спрятался за бронированную спинку. С десяти метров Годовиков дал прицельную очередь из пулеметов по левому двигателю. От двигателя потянулась полоса дыма. Годовиков, заложив вираж, наблюдал, как "юнкерс" снижался и, не выпуская шасси, сделал посадку на заснеженной полосе редкого леса в районе станции Комариха. Годовикова охватила радость. В этот момент он вспомнил о своем отце. Алексей обычно спрашивал у себя: а как бы на его месте поступил он? В памяти всплыла последняя встреча. 12 августа 1937 года. Щелковский аэродром столицы. У четырехмоторного воздушного гиганта "Н-209", окрашенного в необычные цвета (синий фюзеляж и красные крылья), экипаж Героя Советского Союза Сигизмунда Александровича Леваневского. Бортовой механик - отец Алексея - Николай Николаевич Годовиков. Последние приготовления. Прощание. И тяжелый транспортный самолет впервые стартовал по маршруту: Москва - Северный полюс - США. На другой день "Н-209" пропал без вести... В те тяжелые дни он - Алексей Годовиков, курсант танкового училища, и решил стать летчиком. Его просьбу удовлетворили: перевели в Качинскую Краснознаменную авиационную школу. Окончил ее с отличием.

...Вдали показался аэродром. Годовиков произвел посадку. Подру-

лил к своему обычному месту. Остановил двигатель, сдвинул фонарь и, перешагнув через борт кабины, встал на крыле - среднего роста, широкоплечий. Лицо его светилось улыбкой. Взволнованно крикнул:

- Одного стервятника нет!

Годовикова окружили боевые товарищи. Его уважали и любили за храбрость и преданность фронтовой дружбе. Многим памятен случай на Ленинградском фронте, когда самолет молодого летчика, ведомого Годовикова, был подбит. Почуяв легкую добычу, "мессершмитты" набросились на него, чтобы прикончить. Но комиссар Годовиков, приказав ведомому выходить из боя, рискуя жизнью, стал отбивать атаки немецких истребителей, и жизнь товарища была спасена. В ленинградском небе Годовиков открыл счет сбитым немецким самолетам и вот теперь сбил немецкий самолет и в небе Вологодчины.

Четверо летчиков сбитого "Юнкерса", взяв пулемет, двинулись на Запад. Переночевали в стогу сена. Утром бойцы истребительного отряда, окружив стог, предложили немцам сдаться. Те ответили пулеметным огнем и в перестрелке были убиты. У них обнаружили карту и фотоаппарат. Каждый летчик имел орден - Железный крест.

Поскольку этот "Юнкерс" был первым самолетом, сбитым в Вологодском небе, его решили показать вологжанам. Сообщая об этом жене, Годовиков писал:

"Нина! Знаешь, когда за тобой, за твоей спиной наш могучий объединенный советский народ, то в душе столько злобы и ненависти к врагу, что зубами, всем, чем владеют руки, хочется дать гадам сполна".

Комиссар Годовиков хорошо знал личный состав эскадрильи. Выступая на комсомольском собрании полка, он сказал:

- Даю слово, что ни один фашистский стервятник, залетевший в наше небо, отсюда не вернется!

Это была клятва воина и коммуниста. И свою клятву Алексей с честью сдержал.

7 февраля 1942 года Годовиков нес боевое дежурство. Стоял возле березок недалеко от своего самолета. Мимо проходил Иван Лавров. Годовиков, вспомнив, что вчера вечером Лавров при свете коптилки писал письмо родным, поинтересовался:

- Отправил письмо?

- Отправил, товарищ комиссар!

В небо взвилась ракета. Годовиков побежал к самолету и вскоре его "МиГ" скрылся из виду...

Командный пункт полка размещался в одноэтажном деревянном домике. Начальник штаба полка майор Иван Фатющенко, сев на стул возле радиостанции, надел наушники. Густым басом заговорил в микрофон:

- Восьмидесятый! Восьмидесятый! Курс девяносто градусов. Высота семь тысяч пятьсот метров. К пункту, - назвал цифру кода, - подходит самолет типа "Юнкерс-88". Перехватить!

Рядом с Фатющенко, держась за спинку стула, стоял командир полка майор Александр Мальцев. Внимательно прислушиваясь к словам начальника штаба, пытался представить обстановку в воздухе. По указаниям, которые давал Фатющенко, понял, что Годовиков обнаружил вражеский самолет, настиг и завязал с ним бой. Через некоторое время Фатющенко, резко повернувшись к Мальцеву, сообщил:

- Годовиков сказал: "Кончились патроны. Буду таранить". Наступило напряженное ожидание.

- Восьмидесятый! Почему молчите? Восьмидесятый! Почему молчите? - который раз запрашивал Фатющенко. Годовиков не отвечал.

Зазвонил телефон. Мальцев быстро снял трубку. Докладывали с поста воздушного наблюдения:

- В районе южнее станции Зaborье замечен беспорядочно падавший, горевший самолет "Юнкерс-88". Выбросились с парашютом два человека. Замечен истребитель, снижавшийся по спирали. Место падения не зафиксировано.

Строгое лицо Мальцева тронула улыбка.

- Молодец, Алеша! Протаранил! Возвращайся, представим к Герою!

К вечеру в полк поступило сообщение, что один из немецких летчиков - штурман - зацепился парашютом за дерево, повис и сдался в плен. Другой летчик убил двух колхозников, ехавших на подводе в поле за сеном. Овладев лошадью с санями, двинулся на запад. При преследовании стал отстреливаться из пистолета и был убит.

Но о Годовикове никаких вестей не было. Это вызывало беспокойство. Утром командир полка отправил на поиски группу самолетов "У-2". Самолет Годовикова был обнаружен в лесу в районе станции Зaborье. Истребитель "МиГ-3" лежал на заснеженном склоне оврага. У него не было хвостового оперения по бронеспинку. Лопасти винта, крылья, кабина целы. В закрытой кабине - политрук Годовиков. На лице был виден след удара о прицел.

Череповец. Дом офицеров. В траурном зале на постаменте, покрытое цветами тело политрука Годовикова. Нескончаемым потоком шли

череповчане, чтобы взглянуть на бесстрашного летчика и проститься с ним.

Хоронили Алексея Николаевича Годовикова со всеми воинскими почестями на площади Жертв Революции рядом с могилами борцов за Советскую власть. Когда под раскаты трехкратного ружейного салюта опускали в могилу красный гроб, над площадью пролетел истребитель. Это командир эскадрильи Леонид Горячко прощался с боевым другом.

## ГЕНЕРАЛ ГОРЯЧКО

Небо чистое, прозрачное. Слышен приближающийся шум мотора. Туда, где виднеется серебристая точка, всматриваются десятки глаз.

- Машина Горячко! Горячко летит! - раздаются голоса на аэродроме. Машина пошла на посадку. Еще несколько минут - из кабины выпрыгнул летчик. Улыбнулся.

- Ну как? - посыпались вопросы. Всех интересует: встретился ли летчик с "хайнкелем".

- Перехватили, поймали гада. Выпустил несколько очередей. Задымил хвост, пошел книзу.

Леонид Горячко не любит о себе много рассказывать. Он принадлежит к тем скромным воинам, у которых с трудом узнаешь о их боевых делах. Так писала о нем в апреле 1942 года красноармейская газета. С тех пор минуло более пятидесяти лет. Но по-прежнему Леонид Дорофеевич Горячко крайне склон на рассказы о своих боевых делах. На встрече с ветеранами 740-го истребительного авиаполка череповецкие учащиеся, с восхищением смотревшие на генерала Горячко, попросили его рассказать о воздушных боях. Генерал добродушно улыбнулся и развел руками:

- Я бил, и меня сбивали...

На защиту вологодского неба лейтенант Горячко прибыл осенью 41-го года уже опытным боевым летчиком, сбившим не один фашистский самолет. Его назначили командиром эскадрильи.

...Винт "МиГ"а завращался, и три лопасти превратились в большой прозрачный круг. Вырулив самолет на старт, Горячко дал газ. Истребитель побежал, набирая скорость, принял горизонтальное положение и легко оторвался от взлетной полосы. Потом, словно птица - лапки, убрал шасси. Ровно гудел мощный мотор. Метр за метром машина

набирала высоту. Горячко по душе пришелся этот скоростной хотя и норовистый истребитель. По сравнению с "И-16" - метеор! Вот только оружие бы помощнее: к трем пулеметам хотя бы одну пушку... Внизу темнел лес, белели поля. Кое-где стояли одинокие стога сена. Темной узкой лентой уходило вдаль полотно железной дороги. Над ней Горячко и предстояло патрулировать. Знакомый бас начальника штаба полка майора Фатющенко передал по радио приказ иди наперехват немецкого самолета. Горячко взял курс на запад...

Возвратился Горячко на аэродром в приподнятом настроении. Механик Максим Гребнев, помогая комэску снять парашют, спросил:

- Товарищ командир, какие будут замечания?

- Тебе нет замечаний! - весело ответил Горячко. - Хорошо подготовил машину. А немецкие механики - плохо! Оба двигателя "хейнкеля" задымили.

- Где разделялись с фашистом?

- Юго-западнее станции Ефимовская, - ответил Горячко и тут же, дав указание: - Готовьте машину к вылету! - широким шагом пошел на КП.

Обед застал его в кабине самолета. С аппетитом съел принесенный ему суп. Но когда девушка-официантка подала тарелку со вторым, прозвучал сигнал боевой тревоги.

- Обязательно сохрани! Съем за ужином! - засмеялся Горячко, запуская двигатель.

Однако ужинать ему пришлось далеко от своей базы. В районе станции Сиуч он с ведомым лейтенантом Иваном Макаровым на большой высоте завязал бой с "Юнкерсом-88". При второй атаке Макаров был тяжело ранен. Горячко продолжал драться один. Непрерывно атаковал. Один двигатель немецкого самолета уже работал с перебоями. Очередную атаку Горячко провел снизу. От точной пулеметной очереди двигатель "Юнкера" задымил. "Почему не стрелял нижний стрелок?" - спросил у себя Горячко. Решив, что он убит, летчик сделал боевой разворот и опять пошел в атаку снизу, чтобы с близкой дистанции прикончить поврежденную машину. Но когда стал наклоняться к прицелу, навстречу метнулся огненный пункттир, дробно ударил по двигателю. Горячко отвалил машину влево. Двигатель забарахлил и тут же остановился. Горячко глянул вниз: снежное поле, вдали темнел лес, слева - деревня. Решил, не выпуская шасси, садиться на "живот". Снял очки, чтобы при ударе осколками стекол не повредить глаза. Тяжелый истребитель планировал быстро. Вот замелькал, убегая под крыло, кустарник.

Удар! Боль в носу. Самолет заскользил по осевшему снегу и остановился. Покой и тишина. Теперь, когда нервное напряжение осталось позади, Горячко почувствовал большую усталость. Захотелось посидеть, отдохнуть. Но разбитый нос кровоточил. Горячко расстегнул привязные ремни, сдвинул фонарь и вышел из самолета. Расстегнул комбинезон: жарко, спина мокрая. Стал прикладывать к носу снег. Потом закурил и осмотрел машину. Не заметил, как возле него оказалась группа мальчишек на лыжах.

- Дяденька летчик, ты ранен?
- Нет.
- А кровь почему?
- Ударился о прицел.

В соседней деревне Горячко дали лошадь с санями, и он поехал в Весьегонск. Там узнал, что обломки "юнкерса" найдены возле леса, недалеко от города. Самолет разбился при ударе о дерево. Горячко сообщил о себе в полк. Наутро другого дня он отправился на свою базу.

Менее чем через месяц Горячко совершил памятную поездку в Москву. В Кремлевском Дворце Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинин вручил мужественному летчику орден Ленина. Пожимая ему руку, тепло сказал:

- Надеюсь еще встретиться с вами...

Много было воздушных боев на счету у Горячко. Один из них он провел в паре с Борисом Веселовским. Вечером 13 августа 1942 года они поднялись на перехват разведчика "Юнкерс-88", шедшего на высоте 6000 метров от Тихвина через Рыбинское водохранилище на Череповец. Истребитель Горячко "МиГ-3", имевший большую скорость, чем "Киттихаук" Веселовского, первым набрал высоту, Горячко атаковал против солнца. Пули попали в масляный бак. Оставляя желто-бурый след, "Юнкерс" резко, клевком, перешел в крутое пикирование прямо перед истребителем Веселовского. Веселовский сумел на пикировании пристроиться к нему в хвост и методически расстреливал вражеский самолет, пока тот не скрылся в сплошной облачности на высоте около тысячи метров. Потеряв цель, Веселовский сделал "горку". Услышал в шлемофоне голос Горячко:

- Возвращаемся!

И они взяли курс на базу. На следующий день поступило сообщение, что "Юнкерс" найден на пахоте в 20 километрах южнее станции Хвойная. Самолет цел. Экипаж убит. На борту обнаружен радиопеленгатор

- прибор, с помощью которого немецкие летчики могли обнаруживать наши самолеты по работающей радиостанции.

Свыше трехсот боевых вылетов совершил в Отечественную войну Леонид Горячко. Дважды был сбит, но ни разу не был ранен. А сам в воздушных боях уничтожил 18 немецких самолетов: 10 лично и 8 - в групповых боях.

## НОВОГОДНИЙ ПОДАРОК

Командир эскадрильи 740-го истребительного авиаполка капитан Иван Токарев был самым старшим по возрасту и наиболее опытным боевым летчиком в эскадрильи. Летчики, особенно молодые, относились к нему не только с уважением, но и с почтением. Знали, что еще до войны Токарев за отличную технику пилотирования, за участие в воздушном параде получил в награду радиоприемник от командующего округом Маршала Советского Союза. Знали также, что на боевом счету комэс-ка был уже не один сбитый немецкий самолет. И все же, когда 31 декабря 1941 года "МиГ-3" Токарева по боевой тревоге ушел в небо, сплошь покрытое облаками, в эскадрильи с беспокойством ждали его возвращения. Больше всех волновался механик, обслуживающий самолет Токарева. Но не подавал виду, успокаивал себя, помня, что на Ленинградском фронте Токареву не раз приходилось вести неравные бои и он всегда выходил победителем.

Когда, наконец, из низких облаков вынырнул токаревский "МиГ", механик поспокоился, а когда самолет произвел безукоризненную посадку, первым встретил своего командира.

Токарев, как обычно, был неразговорчив. Выйдя из самолета снял парашют, передал его механику и пошел на КП полка.

- Товарищ майор, - докладывал Токарев командиру полка Мальцеву, - в двадцати километрах южнее Череповца я начал бой с "Юнкерсом-88". После ряда атак "Юнкерс" с горящим двигателем пошел в крутое пикирование и скрылся в облаках.

- Где он упал? - с интересом спросил Мальцев.

- Точно сказать не могу. Осталось мало бензина, чтобы установить место падения.

- А предположительно?

Токарев взял висевший на боку планшет, указал на полевой карте:

- Западнее города Рыбинска.

На следующее утро легкомоторный "У-2", пилотируемый Борисом Веселовским, взял курс на Рыбинск. Возвратился к вечеру.

- Порядок! - сообщил Веселовский встречавшим его летчикам и техникам. - "Земля" подтвердила: командир угробил "юнкерс".

Летчики недоумевали: как мог Токарев в сплошной облачности разыскать на большой высоте вражеский самолет, сбить его и безошибочно найти путь к своему аэродрому. Кто-то восхищенно сказал:

- Вот это пилот!

В один из февральских дней 1942 года после учебных полетов Токарев на стоянке эскадрильи проводил разбор воздушных боев. Шум двигателей заставил всех присутствующих поднять головы. На большой высоте шел двухмоторный самолет. Его преследовал истребитель. Сблизившись, открыл пулеметный огонь. Развернувшись, пошел в атаку встречным курсом. Но огненные трассы потянулись только от вражеского самолета. А наш истребитель, не снижаясь, стал уходить.

- Эх! - с досадой воскликнул кто-то из летчиков. - Видно кончился боезапас.

Немецкий самолет стал делать круг над аэродромом. К Токареву быстро подошел командир полка:

- Проучи наглеца!

Самолет Токарева еще не был подготовлен к полету. Токарев подбежал к истребителю, в котором нес боевое дежурство молодой летчик.

- Вылезай! - и занял его место.

Вскоре "МиГ" исчез в небе. Токарев нагнал "Юнкерс" южнее Бабаева на высоте 6000 метров. Сделал "горку". Затем в пикировании пошел в атаку. Заметив истребитель, немецкий пилот тоже перевел машину в пикирование. При выходе ее из пика Токарев успел дать прицельную пулеметную очередь. Один двигатель стал работать с перебоем. На малой высоте "Юнкерс" уходил "змейкой". Токарев повторил его маневр и бил из пулеметов. За правым двигателем потянулся густой дым. Но Токарев не прекратил боя. В одну из атак поймал в перекрестье прицела левый двигатель и надавил гашетки пулеметов. Теперь два черных хвоста потянулись за вражеским самолетом. И вдруг пулеметы замолкли. Токарев дернул ручки перезарядки и вновь нажал гашетки. Пулеметы не работали. Кончился боезапас. Впрочем это уже не имело значения. "Юнкерс" был обречен: он шел со снижением над верхушками леса. Токарев определил по карте район: Бокситогорск - станция Теребутинец. Бензину оставалось немного, и Токарев повел самолет обратным курсом.

В начале марта 1943 года Иван Токарев, которому присвоили звание

майора, получил назначение в другой полк. Эскадрилью сдал старшему лейтенанту Александру Анюточкину. Тот построил личный состав. Токарев обвел прощальным взглядом своих боевых товарищей. Мелькнула грустная мысль: "Доведется ли увидеться?". Но твердо заговорил:

- Товарищи! Благодарю вас за службу. Желаю боевых успехов. Желаю таюже, чтобы каждый дожил до Победы.

...В штабе полка, где Токарев оформлял документы, ему выдали справку. В ней говорилось, что он с начала Отечественной войны имеет 123 боевых вылета провел 9 воздушных боев. Сбил лично 4 самолета и 3 - в групповом бою.

...В кузове грузовика, направляющегося на станцию, сидели красноармейцы из батальона аэродромного обслуживания. Шофер, заметив подходившего к машине майора, открыл дверь. Токарев, сев в кабину, увидел бегущего комиссара полка Дмитрия Тарасова с поднятой рукой.

- Чуть не опоздал, - тяжело дыша, сказал Тарасов. Вынул из-под реглана свернутый свежий номер газеты "Красная Звезда" и протянул Токареву. - Читай!

- Токарев развернув газету, пробежал глазами: "Указ Президиума Верховного Совета СССР. За образцовое выполнение боевых заданий Командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество наградить орденом Ленина... - Ряд незнакомых фамилий - и вдруг: - Токарева Ивана Николаевича".

Комиссар протянул ему руку:

- Поздравляю, Иван Николаевич!..

О дальнейшей судьбе этого летчика я узнал от его дочери, проживающей в Подмосковье. Токарев воевал на Севере. Командовал эскадрильей, истребительным авиацполком. Летчики полка прикрывали движение союзных караванов по Белому морю, защищали от налетов немецкой авиации Архангельск и его порт...

Кавалер трех орденов Ленина, летчик 1-го класса, полковник запаса Иван Николаевич Токарев умер в 1965 году.

## КОМАНДИР ГВАРДЕЙЦЕВ

Выходя истребитель из атаки, майор Дмитрий Лешко заметил: у "Юнкерса" слегка дымил один двигатель. Мелькнула мысль: "Может уйти, нужно добить". Сделав разворот, Лешко повел самолет наперевес разведчику. Солнце, светившее в глаза немецким летчикам, мешало

наблюдать за маневром истребителя. Лешко точно рассчитал курс сближения. На дистанции пятьдесят метров оказался против левого борта "Юнкера". Все произошло в один миг: в светлом кольце прицела появился темный силуэт, сверкнул на солнце фонарь кабины пилота, пальцы Лешко надавили гашетки крупнокалиберных пулеметов, "Киттихаук" вздрогнул, метнул шесть огненных трасс и вражеский самолет скрылся под крыльями истребителя. Заложив вираж, Лешко наблюдал, как "Юнкерс", размазывая по чистому небу темный дым, беспорядочно падал, как от него отделились два парашюта.

"Видимо, двоих убил", - подумал Лешко, продолжая следить за падавшим самолетом. Земля обозначила место падения взрывом и костром. Лешко включил передатчик радиостанции. Сказал одно слово:

- Уничтожил!

Он представил, как строгое лицо начальника штаба полка майора Петра Честнова, который сидит в землянке у радиостанции, посветлевшее - полк открыл счет сбитым немецким самолетам! Лешко испытывал радость, как воин и удовлетворение, как командир, привыкший воздействовать на подчиненных личным примером.

Под его руководством формировался 731-й истребительный авиаполк, который получил приказ прикрыть воздушные рубежи Вологодчины. Задача трудная. Охраняемый район обширный, а в полку имелось всего две эскадрильи - 21 летчик. Почти половина из них необстрелянная молодежь. На поступивших в полк иностранных истребителях никто не летал. Лешко первым освоил "Киттихаук" и настолько хорошо, что был приглашен на один из Подмосковных аэродромов для показательного полета. Присутствовавшие американские военные представители подивились летному мастерству Лешко и заявили, что им не приходилось видеть, чтобы американские летчики так искусно пилотировали этот американский истребитель. И вот теперь Лешко первым в полку одержал победу в воздушном бою.

Но ему предстояло выдержать еще один, не менее трудный и опасный бой со стихией. Полевой аэродром, на который он возвращался, раскис, превратился в болото. Взлетно-посадочная полоса была очень узкой. А сильный порывистый ветер дул в направлении, перпендикулярном полосе. Малейшая ошибка в пилотировании могла вызвать катастрофу. Почти весь полк с волнением наблюдал за появившимся над аэродромом "Киттихауком" командира. Вот истребитель, снижаясь, сделал круг, выпустил шасси, вышел на последнюю прямую, спланировал, выровнялся и, коснувшись колесами земли, побежал по узкой

дорожке, разбрызгивая воду из луж. Это был самый ответственный момент. Сумеет ли Лешко строго выдержать направление при таком сильном боковом ветре? Истребитель бежал как по линейке, сбавляя скорость и, наконец, медленно зарулил на стоянку. Все бросились к самолету, окружили. Лешко - высокий, стройный - стоял на плоскости, обтирая ладонью мокрое лицо и лишь улыбнулся в ответ на возбужденные, радостные возгласы друзей. Первым заключил его в объятия темпераментный комиссар полка Петр Селютин...

Взятых в плен двух немецких летчиков доставили в штаб дивизии. На допросе они сообщили, что вели разведку наших аэродромов, зенитных установок и движения эшелонов по Северной железной дороге.

Командующий Череповецко-Вологодским дивизионным районом ПВО полковник П. А. Кривко 20 апреля 1942 года подписал Приказ № 093. В нем говорилось: "19 апреля 1942 года при подходе к г. Вологда на большой высоте одного вражеского самолета командир 731 истребительного авиаполка майор Лешко вылетел на перехват противника... Благодаря личному мужеству и отваге, а также быстрому освоению новой матчасти, майором Лешко, фашистский стервятник после ряда смелых атак был сбит и горящим упал в районе юго-восточнее г. Весьегонск, где при падении и сгорел. За личное мужество и отвагу, а также за быстрое освоение нового типа истребителя майору Лешко объявляю благодарность". Вторую благодарность Лешко получил от командира 148-й истребительной авиадивизии ПВО полковника Л. Г. Рыбкина. 23 апреля Лешко вновь вылетел на перехват разведчика "Юнкерс-88". Долго преследовал и завязал бой в районе Азатского озера. Затем радиосвязь с Лешко оборвалась. Все с нетерпением ждали возвращения командира. Но вот прошло пятнадцать минут, тридцать, а его все не было. Инженер полка Павел Клепиков, поглядывая на часы, стал механически подсчитывать расход горючего. Его в баках истребителя даже при выгодном режиме оставалось всего на пять минут. Вот уже на четыре, на две. Все! Ничего не осталось! Значит что-то случилось. Хмурые, удрученные расходились люди с аэродрома. А вечером пришла радостная весть: Лешко жив и невредим! Он сбил "Юнкера", но сделал вынужденную посадку.

Пример командира окрылил подчиненных. Спустя два дня они сбили "Юнкера". В мае - "Юнкерс" и "Хейнкель". А к концу июня 1942 года, когда 731-й истребительный авиаполк выбыл из состава Череповецко-Вологодского дивизионного района ПВО, на его боевом счету значилось 7 уничтоженных фашистских самолетов.

В августе полк срочно перебросили на защиту Сталинграда. Начались суровые фронтовые будни. Армады бомбовозов с черными крестами шли на Сталинград. Город горел. Густой дым тянулся над Волгой. Летчики Лешко прикрывали Сталинград, переправы через Волгу, войска. Совершали в день по 3 - 4 боевых вылета и почти в каждом - бои. Лешко действовал осмотрительно и дерзко. Однажды, возглавляемая им восьмерка истребителей обнаружила 20 немецких бомбардировщиков "Юнкерс-87", шедших в кильватерной колонне под углом 90 градусов к курсу наших самолетов. Сопровождавшие бомбардировщики 8 истребителей "Мессершмитт-109" отстали. Мгновенно оценив обстановку, Лешко принял решение:

"За мной, в атаку!" - передал по радио команду и, устремившись на флагманский бомбардировщик, меткой пулеметной очередью зажег. Затем атаковал вошедший в пике "Юнкерс" и тоже сбил. Остальные летчики тоже не теряли времени. В итоге 10 фашистских самолетов, оставив в небе черные столбы дыма, горели на земле. Бой был настолько быстротечным, что пооставшие немецкие истребители не успели оказать противодействия и предпочли удрать вслед уцелевшим бомбардировщикам, сбросившим бомбы на свои позиции.

За три недели напряженных боев в небе Сталинграда 731-й истребительный авиаполк уничтожил более восьмидесяти немецких самолетов и за боевое отличие был переименован в 39-й Гвардейский.

На груди летчиков появились первые боевые награды. Многие были награждены посмертно. Дмитрий Константинович Лешко стал кавалером высшего ордена - ордена Ленина.

...6 января 1944 года заместитель командира истребительного авиа-корпуса гвардии подполковник Лешко на истребителе "Аэрокобра" вылетел на рекогносцировку аэродрома. Начался сильный снегопад. Видимость почти исчезла. При попытке посадить истребитель на незнакомом аэродроме, Лешко погиб...

"Скромный, немного вспыльчивый, справедливый, доверчивый - он был прост в обращении и приветлив", - вспоминает о Д. К. Лешко его бывший ведомый И. Г. Шамрай, - я уверен, его любили все летчики".

В юбилей великой Победы ветераны полка приезжают на встречу в Киев. И прежде всего отправляются на кладбище, чтобы возложить цветы на могилу своего первого командира, под командованием которого полк в жестоких боях завоевал почетное право называться гвардейским.

## ПОЕДИНОК

Наш УАЗ выехал на бетонированное шоссе возле деревни Нестерово и повернул на Череповец. Трое моих спутников - парни из клуба туристов Череповецкого металлургического комбината - задремали. Мой взгляд снова остановился на лежавшем в кабине деформированном куске алюминия с многочисленными заклепками. Мы везли обломки истребителя времен Великой Отечественной войны. Они пролежали в реке сорок лет...

Это произошло 2 июня 1942 года. Над аэродромом 721-го истребительного авиаполка, прикрывавшего от налетов вражеской авиации промышленные центры Подмосковья, появился немецкий двухмоторный самолет-разведчик "Юнкерс-88". Он шел на высоте 700 - 800 метров.

Комсомолец лейтенант Евгений Шурупов, звено которого несло боевое дежурство, быстро поднял в воздух свой истребитель ЛАГГ-3 для перехвата разведчика. Нагнал его в районе села Домшино Чебсарского (ныне Шекснинского) района и завязал бой.

Работавшие в поле колхозники с волнением наблюдали за этим ожесточенным воздушным поединком. Подойдя к "Юнкерсу" сзади на близкое расстояние, Шурупов открыл пушечно-пулеметный огонь и вывел из строя один двигатель. Сделав боевой разворот, повторил атаку с другой стороны. Вражеский самолет развернулся и тоже открыл пулеметный огонь. Видимо, в этот момент Шурупов был тяжело ранен и потерял сознание. Его истребитель стал падать. Очнувшись, отважный летчик вновь устремился в атаку и продолжал бой до тех пор, пока "Юнкерс" не загорелся. Теряя высоту, он полетел в юго-восточном направлении и разбился возле деревни Путилово Янгосорского сельсовета Вологодской области. Один член экипажа погиб. Трое сдались в плен.

Наш истребитель пошел на посадку. По словам очевидцев, пилот с трудом управлял самолетом. Краснозвездный "ЛАГГ" прошел над самыми крышами деревни Катаево, пролетел над полем и, ударившись о берег реки Согожи, перевернулся. Отломившееся крыло упало в воду. Летчика выбросило из кабины. Когда к самолету подбежали жители деревни Катаево, Евгений Шурупов был без сознания и тяжело дышал. Голова и грудь были залиты кровью, на шее виднелось сквозное пулевое ранение. Прибывшие медицинские работники пытались оказать летчику помощь, но он не приходил в сознание. Затем его отправили на подводе в ближайший медпункт, где он скончался. Тело лейтенанта Шурупова увезли военные. Но, куда - никто из жителей округи точно не знал. Сегодня, после проведенных поисков, можем сказать: Евгений Шурупов был похоронен на территории Ярославской области.

Суровы были лица летчиков-однополчан Евгения Шурупова, когда командир полка зачитал перед строем письмо вологжан:

"Честь и слава соколам - доблестным защитникам советского неба! Пусть эти строки о мужестве вашего однополчанина - героя, написанные очевидцами, явятся достоянием всего полка. Пусть знают летчики, как геройски погиб их соратник и берут с него пример".

За этот подвиг Евгений Николаевич Шурупов Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 февраля 1943 года был посмертно награжден орденом Ленина.

Отечественная война застала Евгения Шурупова в запасном авиационном полку. Он дважды подавал рапорт с просьбой направить его на фронт и добился своего.

Последний воздушный бой - это был его 129-й боевой вылет - Евгений Шурупов провел, когда ему было 24 года...

## ЧЕРЕЗ ВСЕ ИСПЫТАНИЯ

Ранним утром 22 июня 1941 года летчиков истребительного полка, находившегося в Прибалтике, разбудил страшный грохот. Это рвались бомбы. Кругом все горело: самолеты, постройки, трава. А немецкие бомбы всё падали и падали на беззащитный аэродром, оставляя на нем большие воронки. Неожиданно к стоянке самолетов бросился молодой летчик. Вот его истребитель "И-16" уже помчался по самой кромке взлетной полосы и поднялся навстречу врагу. Этим летчиком был младший лейтенант Борис Веселовский. Когда бомбардировка закончилась, на аэродроме из шестидесяти самолетов осталось всего семь. Так началась для Бориса Веселовского Великая Отечественная война.

Свое боевое мастерство он совершенствовал в грозном небе Ленинградского фронта. Тяжелейшая обстановка на земле и в воздухе. Веселовскому, как и большинству его товарищ, по сути еще не обстрелянных летчиков, пришлось вести труднейшие неравные бои с опытными немецкими летчиками, к тому же имевшими численное превосходство. Летная наука приобреталась очень дорогой ценой. Нередко бывало такое: поздравили однополчанина с победой, а через день он не вернулся из боя.

Борис Веселовский - богатырского сложения, спокойный, рассуди-

тельный - приглянулся командиру эскадрильи. Тот взял Веселовского своим ведомым и не ошибся в выборе. В первом же бою Веселовский сбил "Мессершмитт".

О своем участии в защите вологодского неба (в 740-м истребительном авиаполку) Борис Владимирович вспоминает так: "Это была как бы передышка после тяжелейших сражений с превосходящими силами фашистской авиации. Тем не менее, выполняя новое боевое задание - по охране объектов Северной железной дороги - летали мы много, невзирая на погодные условия. Рассредоточившись, чаще всего по одному (не хватало самолетов - В. В.), "висели" над железной дорогой. Встречи с противником были не так часты, как на фронте, однако, каждому приходилось вести бой в одиночку с опытным самолетом-разведчиком, находящимся на большой высоте, или с несколькими бомбардировщиками, пытавшимися бомбить железную дорогу".

Ясным днем 42 года Веселовский поднялся на перехват вражеского разведчика. Нервное напряжение, сопутствующее предстартовому ожиданию, осталось позади. Теперь все его мысли были направлены на одно: выполнить боевой приказ. Он встретился с противником на большой высоте севернее Кадуя. Это был двухмоторный самолет "Хейнкель-111". С боевого разворота "МиГ-3" Веселовского зашел в хвост "Хейнкеля". Прицелившись, Веселовский нажал на гашетки пулеметов. Выстрелов не последовало. Палец надавил кнопку для пуска реактивных снарядов, но пусковое устройство не сработало. Решение пришло мгновенно: "Таранить!" Веселовский дал полный газ. Воля ската в кулак. Каждый нерв, каждый мускул напряжены до предела. Самолет с чёрными крестами приближался: 100, 50, 30, 15 метров! И вдруг "Хейнкель" резко отвернул хвост в сторону. Всплеск молний! Это в упор по беззащитному "МиГ"у ударили крупнокалиберный пулемет. Пули застряли в двигателе. Это спасло Веселовского от смерти. Из пробитой "рубашки" двигателя вырвалась горячая жидкость и образовала облако, поглотившее истребитель (посты воздушного наблюдения уже доложили в полк, что истребитель врезался в самолет противника). Паровое облако быстро исчезло. Тревога, на какой-то миг охватившая Веселовского, не нарушила ясности мысли: "Прежде всего проверить машину". Он двинул ручку управления - истребитель отреагировал. Взглянул на приборы: стрелки, показывающие температуру воды и масла, отклонились максимально, "до упора". Могло заклинить двигатель. Пришло его отключить. Наступила тишина. Винт лениво вращался вхолостую от потока встречного воздуха. Планируя, истребитель быс-

тро снижался. Но высота была еще большая. Можно прыгать с парашютом. Веселовский, желая спасти машину, решил сделать посадку, не выпуская шасси. Стал подыскивать площадку. Внизу лес, слева вдали поле. К нему Веселовский и повел машину. Снежное поле быстро бежало навстречу. Зная, что при встрече с землей неизбежно резкое торможение, Веселовский левой рукой оперся в каркас прицела, продолжая управлять правой рукой и педалями. Самолет, подогнув две лопасти винта, коснулся земли и, как на лыжах, быстро заскользил на "животе", поднимая снежное облако. И вдруг споткнулся о невидимое препятствие. Веселовский, ударившись головой о прицел, потерял сознание. Очнулся: лицо в крови, самолет развернут на 120 градусов. Веселовский освободился от парашюта и выбрался из кабины на плоскость. Взглянул на борозду, оставленную в снегу самолетом, и его бросило в жар. Метрах в пятнадцати из борозды торчал стабилизатор реактивного снаряда. Остальные пять снарядов, очевидно, тоже лежали где-то в борозде. Только сейчас Веселовский вспомнил о них. Снаряды находились под крыльями и при встрече с землей первыми приняли удар. Но не взорвались! Однако радость сменилась беспокойством. От деревни, видневшейся за полем, к самолету бежали люди на лыжах. Опасаясь, что они могут задеть реактивные снаряды, Веселовский криком стал предупреждать их об опасности. Они не обратили внимания. Когда приблизились к самолету, один из них - мужчина с бородой - нацелил на Веселовского ружье и крикнул:

- Руки вверх!

- Я советский летчик, - спокойно ответил Веселовский.

- Врешь, - раздались голоса, - мы видели, как наш ястребок взорвал фашиста.

- Руки вверх, а то буду стрелять, - грозно повторил требование бородач. Подчинившись, Веселовский объяснил, что с ним произошло. В подтверждение привел довод:

- Посмотрите: на самолете красные звезды, а в кабине надписи на русском языке.

Лыжники осторожно, с недоумением подошли к самолету. Оглядели его, ощупали. Двое ребятишек, забравшись в кабину, закричали:

- Верно он говорит! Написано по нашему.

5 мая 1942 года в жизни Бориса Веселовского произошло знаменательное событие. В Москве, в Кремлевском Дворце Председатель Президиума Верховного Совета СССР М. И. Калинин вручил ему орден Красного Знамени. Пожал руку, поздравляя с наградой. Затем Михаил

Иванович сфотографировался с группой награжденных. Эту фотографию Веселовский увидел много лет спустя, когда с сыном Дмитрием (он тоже стал летчиком) посетил музей М. И. Калинина в Москве.

Необычный воздушный бой провел Борис Веселовский 31 августа 1942 года. В паре со своим другом Леонидом Горячко он вылетел на перехват разведчика "Хайнкель-111", шедшего от поселка Хвойное на Череповец на высоте 7000 метров. В районе Кадуя начали бой. Горячко первым атаковал и подбил левый двигатель "Хайнкеля". Но затем пулеметы его "МиГ"а замолчали. Теперь атаковал только Веселовский. Он сближался с противником до пятидесяти метров и вел огонь одиночными выстрелами: крупнокалиберный пулемет его "Киттихаука" при нажатии на гашетку давал только по одному выстрелу. Так они преследовали противника полчаса. Веселовский, нажимая на гашетку, кричал в эфир: "Это тебе за Наташу! За Витю! За Колю!" Он мстил фашистам за жену и детей, погибших в первый день войны. Навстречу его одиночным выстрелам неслись огненные трассы спаренных немецких пулеметов. Горячко, шедший несколько выше - сзади, будучи безоружным, своим присутствием поддерживал Веселовского, привлекал к себе внимание немецких летчиков. После очередной атаки Веселовского второй двигатель "Хайнкеля" тоже задымил и остановился. Западнее города Бокситогорска, когда "Хайнкель" шел над лесом на высоте всего двухсот метров, Веселовский услышал в наушниках голос Горячко:

- Хватит ему. Не уйдет! - И они взяли обратный курс. Но бензина оказалось мало. Пришлось делать посадку на промежуточной площадке. На истребителе Веселовского механики насчитали много пулевых пробоин. Были они и на самолете Горячко. Одна - в самом носу - в коке воздушного винта...

Новый 1943 год старший лейтенант Веселовский встретил на Северо-Западном фронте. Настроение было праздничное вдвойне: в последний день уходящего года он "завалил" еще одного "Мессера". А через неделю случилась беда. В воздушном бою под Старой Руссой его истребитель был подожжен и сорвался в штопор. Веселовского облило маслом и жидкостью от мотора. Он сбросил фонарь и попытался выброситься с парашютом, но сделать этого не смог - прижимала к сиденью сила перегрузки, возникшая при произвольном вращении падающего самолета. Веселовский потерял сознание. И тут произошло чудо! Инстинктивно он дернулся за кольцо, парашют раскрылся и вырвал его из падающего истребителя. Очнулся Веселовский на земле. Один немец сидел на нем и расстегивал ремни парашюта, второй держал

снятый с летчика пистолет и ремень. Потянулись тяжкие дни фашистской неволи.

Но Веселовский не признал себя побежденным. Его боевой дух не был сломлен. В числе непокорных его отправили в лагерь смерти. Ночью, когда поезд замедлил ход на повороте, из товарного вагона, выломав окошко, выпрыгнули двое. Один из них - Веселовский. По польской земле беглецы шли на Восток. Их задержали полициа. Повезли на телеге в город. Когда проезжали лесом, Веселовский бежал. Посланные ему вдогонку пули пробили одежду...

И снова Борис Веселовский защищал Родину. Но в руках у него был не штурвал истребителя, а винтовка белорусского партизана. Сначала сражался рядовым, затем стал начальником штаба, позже - командиром партизанского отряда "За Родину". Когда партизаны соединились с советскими войсками, Борис Веселовский вновь воевал в небе. На его боевом счету тринадцать сбитых самолетов (семь лично и шесть в групповом бою). Грудь отважного летчика украсили боевые ордена и медали. После демобилизации Борис Владимирович остался верен авиации. Пятнадцать лет водил пассажирские самолеты по воздушным трассам Заполярья. Возглавлял "малую воздушную академию" (своеобразные курсы для старшеклассников) в городе Салехарде Тюменской области. Вел большую общественную работу. Недавно переехал жить в город Пушкино Московской области. По Центральному телевидению неоднократно показывали документальный фильм "Ориентир пилота Веселовского". Он рассказывает о драматической и все же счастливой судьбе этого человека.

На празднование 40-летия Победы Борис Владимирович приезжал в Череповец. Встречался со школьниками. Они с большим интересом слушали его выступление. Ветерану войны и труда, выдержавшему труднейшие испытания войны, есть что вспомнить, чем поделиться с молодежью.

## РАЗВЕДЧИК НЕ ПРОШЕЛ

Пост воздушного наблюдения располагался на высокой сосне. Девушка в солдатской шинели напряженно вглядывалась через бинокль в небо. Оттуда доносился завывающий звук авиационных двигателей.

- Самолет типа "Юнкерс-88". Курс - 90 градусов. Высота 6000 метров, - было передано донесение в батальон воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС).

Немецкого разведчика, чертившего в синем апрельском небе белую линию, "передавал" один пост воздушного наблюдения другому. От станции Суда "Юнкерс" повернул на северо-восток, пошел над рекой Шексной и взял курс на Кубенское озеро.

На перехват были подняты два истребителя "Киттихаук". Их пилотировали командир эскадрильи 731-го истребительного авиаполка майор Павел Чистяков и его ведомый, заместитель командира эскадрильи - старший лейтенант Николай Сидоренко. Оба опытные летчики. Вместе воевали с первых дней Отечественной войны.

...Командный пункт 731-го истребительного авиаполка находился в землянке. На стенах и столе - оперативные карты. Начальник штаба полка майор Петр Честнов сидел у радиостанции. Получал донесения из батальона ВНОС и давал указания летчикам.

- Противник с севера подходит к "18" (условное название населенного пункта - В. В.). Зенитная артиллерия ведет огонь.  
- Следите за разрывами снарядов!

Чистяков заметил впереди светлые облачки разрывов.

- Разрывы зенитных снарядов вижу, противника не вижу.  
- Противник находится впереди разрывов, - сообщил Честнов.  
- Противника вижу. Приближаюсь к разрывам, прошу прекратить зенитный огонь.

Майор Честнов связался с командующим районом ПВО, и вскоре зенитчики прекратили стрельбу.

- Берем "Юнкерса" в "клещи". Я захожу справа, ты - слева, - приказал по радио Чистяков своему напарнику Сидоренко. Затем он развернулся истребитель, сблизился с немецким самолетом на 100 метров и дал пулеметную очередь. Пули прошили фюзеляж. Пока Чистяков делал боевой разворот, атаковал Сидоренко. "Юнкерс" смянвировался, и пулеметная трасса прошла сверху. Так, по очереди, они совершили по пять атак каждый. Но вражеский пилот, искусно маневрируя, уходил от огня. Воздушные стрелки отчаянно отстреливались. Очередную атаку Чистяков произвел сверху - сзади и немецкий пулемет замолчал.

- Верхний стрелокбит! - крикнул Чистяков напарнику.

Сидоренко зашел в хвост "Юнкерсу" сверху и, сблизившись, дал длинную пулеметную очередь. "Юнкерс" задымил, вспыхнул и косо пошел вниз. Недалеко от земли выпрыгнул один летчик, но парашют не успел полностью раскрыться. Внизу взметнулся черно-рыжий султан взрыва. Майор Чистяков по полетной карте определил место: район деревни Курьяково, 15 километров южнее поселка Чебсара. Ложась на обрат-

ный курс, летчики видели поднимавшийся высоко над лесом черный столб дыма. Это произошло 25 апреля 1942 года...

Меня заинтересовала судьба летчиков, отличившихся в этом бою. Вот что удалось узнать. Майор Чистяков участвовал в защите Сталинграда. В воздушном бою был ранен. В конце 1943 года убыл из полка в распоряжение Командующего истребительной авиацией ПВО территории страны и назначен командиром истребительного авиаотряда. Был награжден орденом Ленина и Красного Знамени. К этому времени на боевом счету Чистякова имелось 4 лично сбитых вражеских самолета и 4 - в групповом бою. Умер Павел Константинович после войны.

Старший лейтенант Николай Данилович Сидоренко погиб 14 сентября 1942 года в неравном воздушном бою под Сталинградом. Посмертно награжден орденом Красной Звезды.

Майор Честнов тоже защищал Сталинград, участвовал в Курской битве. В конце 1943 года убыл из полка в штаб Западного фронта ПВО. Войну завершил в Прибалтике. В числе его многочисленных наград орден Ленина. Ныне подполковник в отставке Петр Константинович Честнов проживает в Саратове.

## О ЧЕМ РАССКАЗАЛИ ФОТОГРАФИИ

У ветерана 740-го истребительного авиаотряда Михаила Митрофановича Горлова хранятся две фронтовые фотографии. История этих снимков такова. 29 июня 1942 года командир звена лейтенант Михаил Горлов патрулировал над участком Северной железной дороги.

- С юга на Череповец идет "Юнкерс-88". Перехвати его! - приказал по радио начальник штаба майор Фатющенко.

Горлов взял курс на Череповец, внимательно наблюдая за "воздухом". Справа - сверху появилась увеличивающаяся черточка. Сделав разворот, Горлов пошел ей навстречу с набором высоты. Так и есть - противник! Немецкий пилот, заметив наш истребитель, стал разворачиваться на обратный курс. Воздушный стрелок огрызнулся: светящиеся трассы пуль потянулись к "Киттихауку". Но, не доходя, гасли - дистанция была еще большая. Пока "Юнкерс" разворачивался, "Киттихаук" сблизился, и Горлов дал прицельную очередь из пулеметов, затем - вторую и, видимо, попал. Вражеский самолет сбросил скорость. Горлов, маневрируя, стал готовить новую атаку и тут "Юнкерс" нырнул в большое кучевое облако. Горлов хотел было последовать за ним, но в

последний момент передумал: стоило противнику изменить курс, и он может уйти. Горлов принял иное решение: "перешагнуть" облако и взял ручку управления на себя.

- Главное, вовремя заметить противника, успеть атаковать, - думал он, напряженно всматриваясь в белую кромку облака. Наконец, "Юнкерс" вынырнул. И сразу же Горлов бросил истребитель в пике. Заметив его, немецкий пилот тоже стал пикировать, но было поздно - оторваться не успел. Дав очередь из шести крупнокалиберных пулеметов, Горлов увидел над правым мотором "Юнкера" язычок огня. Немецкий пилот вывел самолет из пикирования, начал маневрировать, уходить "змейкой", бросаясь то влево, то вправо. Это затрудняло истребителю вести прицельный огонь. Горлов предпочел поберечь боеприпасы, подождать. И уж если огонь потухнет, снова атаковать. Но пламя разгоралось все больше: красно-желтые языки уже охватили весь мотор. Повалили черные клубы дыма.

- Теперь не уйдет! - обрадовался Горлов, следя за противником. "Юнкерс", снижаясь, врезался в поросшее редким сосняком болото в районе города Пестова Новгородской области и взорвался. Подошедший к месту гибели лесник увидел большую воронку, заполненную болотной жижей. Из нее торчало несколько пар человеческих ног и голова. Вокруг, разбросанные взрывной волной, валялись обломки самолета. Среди них: автоматы, пулеметы, пулеметные ленты, консервные банки, ящик с советскими деньгами и множество парашютных строп. По-видимому, этот груз предназначалось сбросить диверсионной группе, находившейся в нашем тылу...

Посты воздушного наблюдения сообщили на командный пункт полка о победе Михаила Горлова. И как только его истребитель приземлился на аэродроме Матурино и подрулил к стоянке, на крыло самолета вскочил командир полка майор Мальцев. С ним был полковой фотограф.

- Ну, лейтенант, рассказывай, как ты "завалил" "Юнкерс"!

Еще не оставший от боя, не выходя из кабины, Горлов с помощью жестов, как это принято у летчиков, начал рассказ. А фотограф в это время щелкнул "лейкой". Для второго снимка Михаил Горлов пригласил свой наземный экипаж: авиамеханика Афанасия Корниенко и оружейника Григория Кудакова. Они тоже были причастны к этой победе - хорошо подготовили самолет к боевому вылету.

Это была не первая победа молодого летчика. Счет сбитым немецким самолетам Михаил Горлов открыл осенью 1941 года на

Ленинградском фронте. Летом 1942 года Горлов убыл в 964-й истребительный авиаполк (полк тоже защищал вологодское небо) с повышением - командовал эскадрильей.

Весной 1943 года в Кремле заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР вручил Михаилу Митрофановичу Горлову орден Красного Знамени.

Впоследствии Михаил Горлов защищал Смоленск, принимал активное участие в освобождении Белоруссии, закончил войну заместителем командира истребительного авиаполка. Его трофеи: 7 лично сбитых немецких самолетов и 2 - в групповом бою. Заслужил новые боевые награды.

Ныне полковник в отставке М. М. Горлов живет в Киеве.

На празднование 40-летия Победы Михаил Митрофанович приезжал в Череповец. Он невысокого роста. Седина чуть коснулась черных волос. Энергичен, подвижен, весел. Будто и не было за его плечами четырех лет тяжелейшей войны.

## БОЙ НАД ОБЛАКАМИ

К самолету командира звена старшего лейтенанта Николая Мартынова (он нес боевое дежурство) подошел комиссар полка Петр Селютин. Спросил:

- Ты воевал вместе с первыми Героями-летчиками: Жуковым, Харитоновым, Здоровцевым?

- Да. А Петр Харитонов служил в моей эскадрильи. Вместе совершили боевые вылеты.

- Вот и расскажи нашим молодым, необстрелянным летчикам о боевых подвигах твоих бывших однополчан, - с удовлетворением заключил комиссар. - Да не забудь сказать и о своих воздушных победах.

- Я подвигов не совершал, - начал было Мартынов.

- Не скромничай, - перебил комиссар, - драться одному с четырьмя "Мессершмитами" и два сбить - не так-то просто - И после паузы подвел итог: - "В общем, договорились! Готовься".

Селютин расстегнул полевую сумку, достал блокнот и, положив его на крыло, стал что-то записывать. Раздался хлопок, и зеленая ракета ушла в серое небо. Мартынов взглянул на Селютина, как бы спрашивая разрешения на взлет. Комиссар поднял руку, махнул ею.

- Желаю успеха! - и отошел в сторону.

Мартынов запустил двигатель, пристегнул ремни, задвинул фонарь и зарулил на взлетную полосу. Вскоре его "Киттихаук" оторвался от земли. За ним стартовал самолет старшего лейтенанта Николая Сидоренко. Комиссар провожал их взглядом, пока оба истребителя не скрылись в облаках. Мартынов вел самолет с набором высоты. Курс сообщал по радио с КП полка начальник штаба Петр Честнов. Вскоре самолет окутала серая пелена. Нигде не видно просвета. Лишь местами облачность посветлее. Неуютно, сумеречно. Пришлось пилотировать по приборам. Стало трудно дышать. Включил кислород. Вдруг самолет вынырнул из облаков. У Мартынова заслезились глаза от яркого солнца. Взглянул на высотомер. Стрелка перешла за отметку 6000 метров. А что внизу? Вдали, слева от самолета, какой-то населенный пункт, примыкавший к водоему. Мартынов прикинул полетное время, положил на колени планшет с картой, сориентировался: Череповец. Доложил на КП. Честнов дал новый курс, сообщил:

- Встречным курсом на высоте 6000 метров "Юнкерс-88".

Самолет вновь шел над полосой облачности. Мартынов напряженно всматривался вперед. Вдали появилась точка. Она быстро увеличивалась. Самолет! Он шел правее и ниже над верхней кромкой облаков. Мартынов подавил вспыхнувшее волнение:

- Атакую! - бросил по радио ведомому.

Немного повернул вправо, ввел самолет в пологое пикирование. Наклонился к прицелу, и когда в его кольцо вписался силуэт вражеского самолета, нажал гашетку. Истребитель затрясся: огненная струя от крупнокалиберного пулемета метнулась к "Юнкерсу" и поразила его. "Юнкерс" с переворотом вошел в пике и скрылся в облаках.

- Преследуй! - приказал Мартынов напарнику.

Сидоренко, нырнув в облака, вышел у их нижней кромки на высоте 250 метров. Заметил уходящий бреющим полетом "Юнкерс". За ним тянулась белая полоса пара. Доложил об этом Мартынову и добавил:

- Кончается бензин.

Мартынов взглянул на прибор: стрелка, показывающая запас горючего, колебалась недалеко от нуля.

- Будем садиться!

Он "пробил" облака. Сориентировался: прошли Устюжну. Увидел подходящую площадку. Выпустил шасси и благополучно посадил самолет. Затем приземлился Сидоренко. На свою базу они возвратились на следующий день. Поэтому к оперативной сводке Череповецко-Вологодского дивизионного района ПВО за 11 мая 1942 года, где было сказано:

"Истребительная авиация вылетала на перехват противника, но встречи не произошло", пришлось дать еще одну сводку: "По дополнительным данным за 11 мая 1942 года по докладу летчика 731-го истребительного авиаотряда старшего лейтенанта Сидоренко самолет противника предположительно сбит, так как от Устюжны "пошел со снижением, с парящим мотором".

...При встрече с Мартыновым комиссар Селютин улыбнулся:

- Ну, Николай! Прибавил себе работы! Придется тебе рассказать и об этой победе, - и с чувством пожал руку отличившемуся летчику.

Через три дня в полк поступило сообщение, что 11 мая в лесу, в районе Устюжны обнаружен немецкий самолет. И в личной летной книжке Николая Николаевича Мартынова к числившимся четырем победам в ленинградском небе была записана еще одна победа, одержанная в небе Вологодчины. К концу войны он увеличил эту цифру до четырнадцати.

## ИСТРЕБИТЕЛИ АТАКУЮТ

28 мая 1942 года одиночный разведчик "Хейнкель-111" на большой высоте пересек Рыбинское водохранилище и взял курс на Вологду. Ведущим поднятой наперехват пары "Киттихауков" был комиссар эскадрильи 731-го истребительного авиаотряда ПВО Федор Кваснов. Опытный боевой летчик, это он в декабре 1941 года энергично атаковал группу немецких бомбардировщиков, пытавшихся прорваться к Вологде, и заставил их ретироваться.

Ведомый Кваснова командир звена Гавриил Степанов тоже был летчиком с боевым стажем. Следуя за ведущим слева-сзади, Степанов первым обнаружил самолет противника. Включил передатчик, радиировал:

- Курсом 360 градусов на высоте 7000 метров - "Хейнкель".

Кроме Кваснова, сообщение принял патрулировавший в зоне командир эскадрильи старший лейтенант Валентин Слепков. И теперь три истребителя стали преследовать противника. Первым с дистанции 600-800 метров дал пулеметную очередь Степанов. Затем атаковали Краснов и Слепков. Маневрируя и отстреливаясь из пулеметов, "Хейнкель" уходил на север. В районе Харовска развернулся и пошел курсом 240 градусов. Наши летчики действовали решительно и дружно. Но с какой бы стороны они ни приближались к "Хейнкелю", навстречу летели тра-

сирющие пули. Атаки следовали одна за другой. Одну из них наблюдал двенадцатилетний пастушок Алексей Полянский, который в тот майский день с товарищами пас колхозное стадо возле деревни Пожар Георгиевского сельсовета Белозерского района. Он вспоминает:

- Вдруг около полудня гул: показались два самолета, один впереди, другой сзади. Раздался дробный стук. Мы сразу не поняли в чем дело. Когда боевые машины приблизились к нам, мы поняли, что это стреляет пулемет. Первый самолет вдруг круто повернул в сторону, из него повалил черный дым... Оба самолета скрылись за лесом, но немного спустя вновь послышался гул мотора, и уже один самолет вынырнул из-за леса. Летчик вел машину совсем низко, и мы хорошо видели в кабине пилота в черном шлеме и две красных звезды на крыльях самолета. Мы долго махали ему вслед и кричали:

- Молодец, дяденька!

После 21-й атаки истребителей оба мотора "Хейнкеля" задымили. Он терял высоту, временами переходил на пологое пикирование. И лишь когда в районе, что в 50-ти километрах северо-западнее Кадуя, скрылся в низких облаках, истребители повернули назад.

- "Хейнкель" сбит! - доложили летчики командиру полка майору Дмитрию Лешко.

Противник продолжал вести разведку Северной железной дороги, подходя со стороны Рыбинского водохранилища. 3 июня 1942 года по боевой тревоге были подняты в воздух 4 истребителя. В районе южной окраины Кубенского озера Степанов, шедший в паре с Сидоренко, на высоте 7500 метров увидел немецкий самолет "Юнкерс-88". Предупредил по радио вторую пару: Слепкова и Кваснова. Началось преследование. Заметив истребители, разведчик спикировал и скрылся в облаках. Слепков дважды пробивал облака, обнаруживал противника и с дистанции 200-300 метров вел по нему прицельный пулеметный огонь. "Юнкерс" вновь пикировал и, отстреливаясь, уходил. Последний раз на высоте около двадцати метров. Слепков действовал смело. Сблизившись до 100 метров, произвел три атаки сбоку по фюзеляжу. В районе Мяксы, когда "Юнкерс" шел на высоте всего пяти метров. Слепков потерял его из виду. Сбитый "Юнкерс" обнаружили на западном побережье Рыбинского водохранилища.

В бою с "Хейнкелем-111", производившем 9 июня 1942 года разведку на участке железной дороги Ефимовская-Вологда, отличился лейтенант Степанов. В паре со старшим лейтенантом Николаем Сидоренко, он преследовал самолет противника до станций Кадуй и Уйта.

Степанов произвел 11 атак. При последней заметил, как "Хейнкель" с дымящим мотором резко пошел на снижение. Он упал в районе Бабаева.

Это был седьмой и последний немецкий самолет, сбитый летчиками 731-го истребительного авиа полка в вологодском небе.

Из шести упомянутых летчиков только один - Николай Маркович Кудин-дожил до Дня Победы. Федор Иванович Кваснов погиб в 1943 году, когда его истребитель, заходя на посадку, сорвался в штопор. Гавриил Гаврилович Степанов, Василий Иванович Прохоров, Николай Данилович Сидоренко, Валентин Алексеевич Слепков погибли в воздушных боях в 1942 году, защищая Сталинград.

Ветераны полка встречаются в Киеве. Вспоминают грозные военные годы и фронтовых товарищей, не вернувшихся из боевых полетов.

## ИМЕНА ИХ ТЕПЕРЬ ИЗВЕСТНЫ

В Бабаевском районе, возле разъезда Верхневольский, стоит обелиск. На этом месте 21 декабря 1941 года разбился советский военный самолет. На обелиске нет фамилий погибших летчиков - до последнего времени они не были известны. Что это был за самолет? Какое задание выполнял экипаж? Каковы обстоятельства его гибели, как звали летчиков? Сегодня, после многолетних поисков, мы можем ответить на все эти вопросы.

Передо мной пожелавшее письмо, написанное полвека назад. Письмо пришло из действующей армии в поселок Чагода М. П. Андреевой. Вот строки из него:

"...Товарищ Андреева!

Должен Вам сообщить пренеприятное известие. Ваш муж в борьбе с немецкими оккупантами погиб. Не убивайтесь и не отчаявайтесь, помните о Вашем будущем младенце, которого Вы должны воспитать таким же героем, бесстрашным в борьбе с врагами Родины, храбрым, каким был Ваш муж... Павел геройски погиб на своем боевом посту. Не раз он храбро защищал и охранял боевой корабль, когда он находился над расположением противника, бомбовыми залпами уничтожал фашистские танки, самолеты и живую силу противника. В одном из боевых полетов 21 декабря 1941 года Павел погиб в борьбе за город Ленина у станции Зaborье, что расположена на дороге Ленинград-Вологда".

... Вечером 20 декабря 1941 года на аэродроме Матурино кипела

работа. 7-й тяжелый бомбардировочный авиа полк готовился к необычному рейсу. Громадные четырехмоторные бомбардировщики "ТБ-3" вместо бомб принимали на борт продовольствие: ящики со сливочным маслом, прессованное мясо, банки со сгущенным молоком. В погрузке участвовал не только технический персонал, но и члены экипажей: пилоты, штурманы, бортмеханики, стрелки, радисты. Руководили работой командиры кораблей: надо было так разместить и закрепить груз, чтобы не нарушилась центровка самолета.

На рассвете 21 декабря взревели двигатели, прорезала небо зеленая ракета, и воздушные гиганты с грузом по 3-3,5 тонны на борту поднялись в воздух и взяли курс на осажденный Ленинград. Флагманский самолет pilotировал майор Н. Г. Афонин. Самолеты шли низко, в 50-60 метрах над верхушками деревьев. Вскоре погода ухудшилась, видимость резко сократилась. И чем дальше шли тяжелогруженные машины, тем метеорологические условия становились хуже. Началось самое страшное - обледенение самолетов. В Ленинград прибыло только шесть "ТБ-3". Большая часть их сделала посадку на промежуточных площадках и лишь к вечеру достигла Ленинграда. Семь машин были вынуждены вернуться на свою базу. К вечеру выяснилось, что один самолет ни в одном из указанных мест не приземлился.

Вспоминает ветеран полка генерал-майор авиации в отставке Николай Григорьевич Афонин:

"На следующий день командир полка подполковник В. И. Лабудев приказал мне на самолете-разведчике "Р-5" вместе с механиком вылететь на поиски пропавшего бомбардировщика. Пройдя на высоте 100-150 метров весь маршрут, мы ничего не обнаружили. Возвращались нескользко южнее линии маршрута. И вдруг, не долетая километров 40 до Бабаева, недалеко от железной дороги увидели на заснеженном болоте большую, неопределенной формы груду металла. Пролетев над ней, поняли: обломки самолета. Приземлились. Перед нами предстала удручающая картина последствий катастрофы: все смешалось в общую массу, в которой трудно было рассмотреть что-либо целое. Лишь номер "8", желтевший на руле поворота, свидетельствовал, что разбился самолет Гончарова. Тела погибших товарищей невозможно было опознать.

Потрясенные, мы с трудом добрались до своего самолета. Катастрофа произошла от того, что экипаж не справился с управлением самолета в сложных метеорологических условиях. Это могло случиться с любым экипажем, участником того труднейшего рейса. За давностью лет фамилий остальных погибших летчиков не помню".

Новые сведения дала встреча с ветераном полка Павлом Дмитриевичем Громовым. Он, будучи мотористом, обслуживал "ТБ-3" с хвостовым Номером "8". Командир полка разрешил Громову отправиться на место гибели самолета Валентина Гончарова, в экипаже которого бортмехаником был брат Громова - И. Д. Громов. Поездом доехал до Бабаева. Узнав, что в местной больнице находится тяжелораненый летчик, Громов направился к нему. Им оказался второй пилот Александр Чапурин. Немного он мог сказать, часто терял сознание. Все просил карту, чтобы указать место катастрофы, и торопил Громова ехать туда. На месте гибели "ТБ-3" Громов увидел одни обломки. Члены экипажа были мертвые и занесены снегом. По знакам различия Громов опознал труп брата. На железнодорожной платформе доставил его домой (в Череповецкий район) и похоронил.

Позднее Громов узнал, что Александр Чапурин остался жив, но летать не мог и служил укладчиком парашютов.

В экипаж самолета "ТБ-3" входило 8 человек. Как звали остальных? Был сделан запрос в Центральный архив Министерства обороны СССР. Теперь мы можем назвать полные имена всех летчиков, погибших при выполнении этого особого боевого задания:

Гончаров Валентин Яковлевич - заместитель командира эскадрильи, пилот, старший лейтенант.

Лобанов Владимир Яковлевич - штурман-стрелок, лейтенант.

Громов Иван Дмитриевич - бортовой техник, воентехник 2-го ранга. (Родился в Череповецком районе).

Другов Александр Александрович - воздушный стрелок, младший лейтенант.

Белихов Евгений Евстигнеевич - стрелок-бомбардир, старший сержант.

Андреев Павел Иванович - воздушный стрелок, старший сержант. (Родился в Чагодощенском районе).

Утюгин Василий Яковлевич - стрелок-радист, сержант.

Хочется надеяться, что теперь на безымянном обелиске у разъезда Верхневольский появятся имена летчиков, отдавших жизнь ради нашей великой Победы.

## РЕЛИКВИИ ЛЕТЧИКА

Передо мной старенький фронтовой планшет летчика Великой Отечественной: потерянная кожа, помутневший плексиглас. В планшете порванная на сгибах полетная карта. Тогда в трагическом сорок первом, когда его вручали 19-летнему Николаю Натоптанному, планшет

был новый. С ним молодой летчик воевал в грозном небе под Ленинградом, в тяжелых неравных боях получал уроки мужества и воинского мастерства, открыл счет сбитым немецким самолетам. С этим планшетом осенью сорок первого прибыл в Матурино, где располагался штаб полка, защищать вологодское небо.

Однажды Николай Натоптанный с Владимиром Ерофеевым патрулировали в зоне. Неожиданно юго-западнее Бабаева из облака вынырнул "Юнкерс-88". Истребители открыли пулеметный огонь, и вражеский разведчик пошел вниз. Планшет был со своим хозяином и в печально памятный августовский день сорок второго. Нетоптанный возвращался из полета. Показался аэродром. Вдруг "МиГ-3" затрясся, двигатель "обрезал" - остановился. Пилот отстегнул ремни, чтобы прыгать с парашютом. Высота небольшая. Внизу лес. Раздался треск деревьев. Удар! Что было дальше он не помнит. Очнулся в госпитале без глаза, со сломанной в двух местах рукой.

После лечения Натоптанного "списали" из армии. Но он обратился в свой 740-й авиаполк с просьбой, чтобы его приняли. Получил согласие. Его назначили адъютантом эскадрильи. Он упросил командира полка майора Александра Мальцева и получил разрешение полетать на "У-2".

С любопытством просматриваю пожелавшие полетные листы. Маршруты полетов разные, оценка одна - "5". Выцветшая справка. Штамп: "Председатель врачебной экспертной комиссии Института авиационной медицины ВВС, гор. Москва". "Мл. лейтенант Натоптанный Н. А. Принимая во внимание полеты на У-2 с хорошей оценкой после потери одного глаза, может быть допущен к полетам на У-2; УТ-2 безочных полетов". Так Николай Натоптанный получил вторую путевку в небо.

Весной сорок четвертого он совершил прощальный полет в вологодском небе. Посадил в пассажирскую кабину начальника штаба полка с документацией, и легендарный "небесный тихоход" взял курс на новое место базирования полка.

Ныне Николай Александрович живет в родной Одессе. В День Победы ветеран войны и труда надевает праздничный костюм с двумя орденами Отечественной войны I степени и двенадцатью медалями. А планшет и карту сохранил его внук одесский школьник Николай Стаурский. Боевые реликвии летчика стали ценностями экспонатами музея летчиков, защищавших наше небо.

## ЕМУ БЫЛО ДЕВЯТНАДЦАТЬ

27 февраля 1942 года заместитель командира эскадрильи 740-го истребительного авиаполка старший лейтенант Александр Анюточкин возвратился из боевого полета. Встретившие его механик и оружейник удивились. Обычно Анюточкин бодро перешагивал борт кабины и, сказав что-нибудь веселое, - он был одесст! - прыгал с крыла. В этот раз Анюточкин сидел в кабине мрачный. Потом сдвинул фонарь, отстегнул ремни, снял перчатки, шлемофон и, проведя ладонью по мокрому лбу, глухо спросил:

- Кто в полете?

- Кобзарев, Сорокин, Веселовский, - ответил механик и настороженно спросил:

- Что-нибудь случилось, товарищ старший лейтенант?

- Я вел бой с двумя "Юнкерсами" севернее Кадуя, - Анюточкин говорил медленно, подбирая слова. - И мне пришлось следить за обоими самолетами. Когда атаковал "Юнкерса", шедшего справа, заметил: снизу наперерез "Юнкерсу" шел наш истребитель. Выйдя из атаки, я увидел оба "Юнкерса", но истребителя нигде не было.

Анюточкин медленно выбрался из кабины, отдал парашют механику и тяжелой походкой направился к КП эскадрильи.

К самолету подошли механики, летчики которых еще не вернулись с задания. Обсуждали случившееся, строили догадки, высказывали предположения. Дальний рокот самолета заставил всех прислушаться. Авиамеханики обладают каким-то особым, только им присущим чутьем узнавать еще в воздухе самолет, который они обслуживают. Истребитель, оставляя сзади снежные вихри, уже мчался по взлетно-посадочной полосе, но никто его не признал. Действительно, самолет был не из этой эскадрильи - зарулил на стоянку звена управления.

Прошло еще двадцать минут. Снова рокот приближающегося самолета. Механик Кобзарева радостно воскликнул:

- Мой летит!

И когда самолет зарулил на стоянку, побежал к нему.

После ожидания, показавшегося очень долгим, вдали над лесом показалась еще одна быстро увеличивающаяся точка. Двое механиков с тревогой и надеждой прислушивались к звуку мотора. Прилетел командир звена лейтенант Борис Веселовский. В шлемофоне, ватном комбинезоне и унтах он выглядел богатырем. Узнав о происшествии, Веселовский остался на аэродроме. Задумавшись, он медленно ходил возле самолета, над которым хлопотали механик и вооруженец.

Веселовскому вспомнилась осень сорок первого. Ленинградский фронт. В землянку вошел юноша среднего роста, крепкий, с симпатичным лицом. Заstenчиво представился:

- Сержант Сорокин! Назначен в ваше звено.

Они быстро подружились. Веселовский взял Сорокина своим ведомым. Вместе летали наперехват немецких самолетов, сопровождали наши бомбардировщики. Анатолий хорошо владел техникой пилотирования, держался мужественно. Не было случая, чтобы он отстал от своего ведущего. И вот теперь... От сознания, что больше никогда не увидит этого скромного паренька, верного фронтового товарища, становилось горько. Но Веселовский не терял надежды, знал, что в авиации случаются чудеса: самолет вдребезги, а пилот жив... С этим чувством Веселовский покинул аэродром.

Но и на другой день Анатолий Сорокин не возвратился. Надежду, что он жив, перечеркнуло поступившее в полк сообщение: "27 февраля 1942 года в двух километрах северо-западнее деревни Уйта упал в болото истребитель".

В журнале боевых потерь появилась еще одна печальная запись...

Веселовский не мог предполагать, что спустя месяц на подбитом в воздушном бою самолете он совершил вынужденную посадку возле той самой деревни Уйта, от подошедших колхозников узнает о последнем воздушном бое Анатолия Сорокина.

Во время атаки Анатолий, по-видимому, был тяжело ранен. Об этом говорило поведение его самолета. Истребитель резко вошел в пики. Выйдя из него сделал вираж, но вел себя неуверенно. Затем вновь вошел в отвесное пикирование и, врезавшись в болотистый берег реки Колпи, ушел глубоко в грунт. На месте падения обнаружили планшет, перчатки и плитку шоколада. Попытка отыскать тело пилота не увенчалась успехом. Были извлечены лишь мелкие обломки самолета.

Много лет спустя после войны Веселовскому станет известно, что были сделаны еще две попытки отыскать тело Анатолия Сорокина, но, увы, тщетные. Река изменила русло и место падения самолета оказалось под водой.

За окольцей деревни Уйта Кадуйского района возвышается обелиск с пятиконечной звездой. Возложить цветы к памятнику комсомольцу Анатолию Сорокину приезжали школьники из Кадуя, Череповца, Кинешмы. Когда ветераны 740-го истребительного авиаполка, обнажив седые головы, молча стояли у обелиска в их памяти оживал образ юного Анатолия Сорокина так явственно, будто они расстались с ним вчера. Время не властно стереть память о тех, кто погиб за Родину.

## Леонид Годовиков

### ПОСЛЕДНИЙ БОЙ

В 740-й полк младший лейтенант Иван Макаров прибыл в декабре 1941 года из госпиталя и был зачислен пилотом в первую авиаэскадрилью. Вскоре он был назначен командиром звена.

В апреле 1942-го года интенсивность полетов противника возросла вдвое, с самолетов выбрасывались диверсионно-разведывательные группы. 5 апреля на перехват двух "Юнкерсов-88" поднимались наши летчики. Был среди них и лейтенант Макаров. Однако ему пришлось совершить вынужденную посадку, так как сломалась тяга управления. 6 апреля вновь наши истребители преследовали два вражеских самолета.

Надо сказать, что для разведывательных полетов гитлеровцы подбирали исключительно опытные экипажи, имевшие опыт войны в Европе. Поэтому перехват их был делом сложным. На следующий день в 15 часов 48 минут на высоте 6000 метров появился над станцией Бабаево "Юнкерс-88". На перехват его вылетели старший лейтенант Л. Горячко и лейтенант И. Макаров. Они сумели догнать самолет противника и вступили с ним в бой в районе южнее станции Сиуч.

В боевом донесении, отправленном из полка в штаб 148-й истребительной авиационной дивизии, сказано: "По наблюдению с земли и донесению постов ВНОС самолет, pilotируемый лейтенантом Макаровым И. П., произвел две атаки на высоте 6000 метров, отвалил от противника и пошел на свой аэродром. Сделал круг над аэродромом и, потеряв управление, вошел в отвесное пикирование. В 16 ч. 28 мин. упал на юго-западной окраине аэродрома. Самолет разбит, летчик погиб. Гибель летчика произошла в результате ранения в воздушном бою".

Бой продолжался, и старший лейтенант Горячко довел его до победного конца.

Гибель лейтенанта Макарова болью отзывалась в сердцах однополчан. Помнят они события того далекого дня и поныне. Пилот первой авиаэскадрильи Н. А. Натоптанный, сам получивший тяжелое ранение, лишившийся глаза, но оставшийся в своем полку вспоминает: "В тот день я был свободен от полетов. Жили мы вместе с Макаровым, Лазаревым и Кобзаревым в доме Елизаветы Александровны Ивановой. Иван взял на полет мои летные кожаные перчатки. Где-то во второй половине дня я услышал рев, страшный, специфический такой рев двигателя. Выскочил из дома вижу самолет падает в районе стоянки, там и командный пункт рядом. Я побежал, кто-то бежал за мной. На ходу поднял с земли перчатку, все это как-то механически. Добежали... Вокруг стояли летчики и техники. Комиссар полка Николай Тарасов вдруг спрашивает меня: "Где ты взял эту перчатку?" Отвечаю: "Это моя перчатка". Смотрю, он в руках держит такую же. А кому ты их давал?" - "Макарову!" Так мы поняли, кто разбился. Иван, когда падал, по всей видимости, открыл фонарь, хотел выпрыгнуть, но не смог..."

Могила Ивана Петровича Макарова находится в Бабаевском районе.

фотографии  
тех далёких лет





Герой Советского Союза А. Н. Годовиков. Фото 1942 года.



"Юнкерс - 88", сбитый Годовиковым. Этот самолет был выставлен в Вологде для обозрения.



Командир эскадрильи 740-го истребительного авиаполка капитан Л. Д. Горячко ставит боевую задачу лейтенанту В. И. Ерофееву. Прозвучит команда "От винта!", заработает мощный двигатель и скоростной "МиГ - 3" Ерофеева уйдет в небо защищать от самолетов с черными крестами Северную железную дорогу. Фото 1942 года.



Группа летчиков - орденоносцев 39-го гвардейского истребительного авиаполка ПВО (бывшего 731-го). В первом ряду (слева направо): П. К. Честнов, М. А. Прокурик, награжденный орденом Ленина за таран немецкого самолета, М. А. Малявин, И. А. Гришин, В. И. Орлов. Во-втором ряду: В. И. Поликарпович, командир полка гвардии подполковник Д. К. Лешко, Н. А. Семенов, Н. Н. Мартынов, И. И. Моисеев, Г. С. Секачев, Н. М. Кудин. Фото 1943 года.



И. Н. Токарев. Фото 1942 года.



Е. Н. Шурупов в кабине самолета. Фото военных лет.



Череповецкие туристы извлекают из реки Согожи обломки самолета Шурупова.  
1982 год.



Б. В. Веселовский. Фото 1942 года.



П. К. Чистяков.



Н. Д. Сидоренко. Фото довоенных лет.



Наземный экипаж М. М. Горлова (слева направо): А. Корниенко, М. Горлов, Г. Кудаков. Фото 1942 года.



Друзья-однополчане (справа налево): Н. М. Курин, В. А. Слепков, Г. Г. Степанов, В. И. Прохоров. Фото 1942 года.



Ф. И. Кваснов. Фото довоенных лет.



Н. А. Натоптанный. Фото 1942 года.



А. Ф. Сорокин. Фото довоенных лет.



И. П. Макаров. Фото 1938 года.



27 июня 1941 года младший лейтенант Петр Тимофеевич Харитонов, защищая Ленинград, таранным ударом сбил немецкий бомбардировщик. 8 июля 1941 года ему и еще двум летчикам первым в Отечественную войну было присвоено звание Героя Советского Союза. Спустя два месяца Харитонов таранил еще один бомбардировщик. В одном из боев был тяжело ранен, но после лечения вернулся в строй. С 5 октября 1942 года он, командуя эскадрильей 964-го истребительного авиаполка ПВО, защищал небо Вологодчины. Завершил войну в Восточной Пруссии. Сбил лично 14 немецких самолетов. Полковник в запасе П. Т. Харитонов скончался в 1987 году в Донецке. Фото 1941 года.



Зашитнику вологодского неба командиру эскадрильи 731-го истребительного авиаполка ПВО старшему лейтенанту Николаю Николаевичу Морозову 4 марта 1942 года было присвоено звание Героя Советского Союза за боевые отличия на Западном фронте в 1941 году. Защищая Москву, он совершил 100 боевых вылетов (на разведку, штурмовку, сопровождение бомбардировщиков, прикрытие своих войск), провел 16 воздушных боев и сбил в паре 12 немецких самолетов. В январе 1943 года Морозов поступил в военную академию. После ее окончания служил начальником штаба учебной эскадрильи военного авиационного училища. В 1947 году майор Н. Н. Морозов скончался. Похоронен в городе Черкассы. Фото военных лет.



Командир 148-й истребительной авиадивизии ПВО, защищавшей вологодское небо, полковник Леонид Григорьевич Рыбкин. Впоследствии он стал генерал-лейтенантом авиации. Фото военных лет.



Командир 740-го истребительного авиаполка ПВО майор Александр Никитович Малыцев (в центре) после боевого вылета. В конце войны он командовал гвардейским Краснознаменным истребительным авиаполком особого назначения, принимавшем участие в штурме Берлина. А. Н. Малыцев сбил за войну 10 самолетов (6 лично и 4 в групповом бою). Кавалер ордена Ленина. Умер после войны в Москве в звании генерал-майора авиации. Фото 1942 года.



Начальник штаба 740-го истребительного авиаполка ПВО Иван Филиппович Фастышченко за успешное наведение по радио истребителей на вражеские самолеты был в 1943 году награжден орденом Отечественной войны 2-й степени. Впоследствии кавалер ордена Ленина, полковник. Фото 1942 года.



Комиссара 731-го истребительного авиаполка ПВО Петра Ивановича Селютина любили в полку. Он был душевным, отзывчивым и мужественным человеком. Пал смертью храбрых в неравном воздушном бою под Сталинградом в сентябре 1942 года. На боевом счету отважного комиссара было 7 сбитых немецких самолетов (3 лично и 4 в группе). Посмертно награжден орденом Отечественной войны 1-й степени.



Деловой, справедливый, тактичный - таким запомнили ветераны 740-го истребительного авиаполка ПВО своего комиссара Николая Дмитриевича Тарасова. Затем он исполнял обязанности командира 964-го истребительного авиаполка ПВО, тоже защищавшего вологодское небо. Будучи заместителем по политчасти командира гвардейского истребительного авиаполка, которым командовал В. И. Сталин, гвардии майор Н. Д. Тарасов погиб на фронте летом 1943 года. Фото довоенных лет.



Заместитель командира 740-го истребительного авиаполка ПВО по политчасти майор Александр Никанорович Чернов возвратился из боевого полета. И, как всегда, первым его встретил механик.



Боевые друзья летчики 740-го истребительного авиаполка ПВО Александр Большаков (справа) и Николай Лабзов. Когда истребитель Большакова, войдя в штопор, стал падать на бензохранилище, отважный летчик не воспользовался парашютом, чтобы спасти свою жизнь. Он сумел вывести самолет из опасной зоны, предотвратив взрыв бензохранилища, но сам погиб. Фото военных лет.



Штурманом заместителем командира 740-го истребительного авиаполка ПВО был испанец Дуарте Ладислао Эспес. Он отличился в гражданскую войну в Испании, защищая республику. Командовал авиаполком. Фашистский режим Франко заочно приговорил Дуарте к 35-ти годам тюремного заключения. После падения республики Дуарте избрал своим местожительством Советский Союз. Трудился на Горьковском автозаводе. Фото 1942 года.



Испанец Антонио Арнас, будучи заместителем командира эскадрильи 964-го истребительного авиаотряда ПВО, тоже защищал Вологодское небо. В гражданскую войну в Испании он являлся одним из лучших летчиков республики. На снимке: техник Сальвадор Дуран встречает капитана Арнеса после боевого вылета. Фото 1938 года.



Полковник А. М. Анюточкин. Фото послевоенных лет.



Радостной была встреча череповецких школьников с ветеранами 740-го истребительного авиаполка ПВО 8 мая 1985 года. На снимке (справа налево): Л. Д. Горячко, М. М. Горлов, Б. В. Веселовский.



В этом домике на окраине Череповца в 1941 - 44 годах находился командный пункт 740-го истребительного авиаотряда противовоздушной обороны. Отсюда подавались команды летчикам поднимать краснозвездные истребители наперехват "Юнкерсов" и "Хейнкелей". Ныне здесь мемориальный музей.