

Три сюжета на одну тему

Подвела самонадеянность. Подвела так, что хуже и быть не может. Нет, не Груздева, а меня, автора.

Ну кто, скажите, в шестидесятые годы у нас на Вологодчине не знал (из тех, разумеется, кто мало-мальски интересовался историей Великой Отечественной), что в августе сорок первого на бомбардировку Берлина летал полк Преображенского? И дело тут не только в событии из ряда вон выходящем, но и в том, что Герой Советского Союза Евгений Николаевич Преображенский - наш земляк. Он уроженец Кирилловского района. И каждый учитель истории считал своей обязанностью рассказать детям о его подвиге. В массовом почитании своих Героев проявлялось доброе, здоровое чувство патриотизма, гордости за свою землю, взрастившую их.

Да простится мне этот нечаянный всплеск пафоса. Он - результат той горечи, которая заполняет мою душу всякий раз, когда я думаю о том, как могло случиться, что многие из нас к концу века утратили это прекрасное, святое чувство, превращающее нас из просто Homo sapiens в конкретных вологжан, псковичей, владимирцев или вятчей, а всех вместе - в великий народ России.

Однако - к исходному. При знакомстве с материалом И. Катенева о Груздеве информация о встрече летчиков 402-го истребительного с теми, кто бомбил Берлин, никаких вопросов у меня не вызвала. Ничтоже сумняшеся, я даже представила себе сценку этой встречи (Груздев - Преображенский) и поведала ее читателям. Оправданием мне может служить только чистосердечное признание, что в шестьдесят восьмом никакими другими сведениями о бомбардировках Берлина я не располагала. Стыдно, но что поделаешь, такова истина.

Осенью восемьдесят четвертого в подмосковном городке Щелково, дома у Сергея Михайловича Осипенкова, переписывая дневник боевых действий полка, наткнулась на короткую фразу: «Встреча с летчиками, бомбившими Берлин». Всего четыре слова. Ну что стоило тогда уточнить: с кем встречались? Порасспросить подробнее: о чем шла речь? Так нет же, ни одного вопроса. Времени, как всегда, в обрез, успеть бы все переписать (современные ксероксы - да в те бы годы!), до вопросов ли, тем более, что и сомнений никаких: конечно же, с летчиками Преображенского. А ведь в восемьдесят четвертом я уже знала, что были и другие авиагруппы, летавшие на Берлин в том же августе сорок первого, и среди них есть тоже наши земляки.

Сейчас, размышляя над чистым листом бумаги о тех событиях, не один, десятки вопросов задала бы. Увы, некому.

И вдруг спасительная мысль: может, и к лучшему, что так получилось. Смогу рассказать все, что знаю теперь о той удивительной, потрясающей по силе героизма эпопее первых месяцев войны. Понимаю, что эта мысль - не более, чем попытка оправдать свою исследовательскую промашку, но хватаюсь за нее, как утопающий за соломинку.

Итак, кто был в гостях у истребителей 402-го полка? Честно признаюсь, не знаю.

А кто мог быть? Ответом на этот вопрос будут три сюжета. И если вы, читатель, наберетесь терпения и долистаете эту главу до конца, то узнаете кое-что любопытное.

Сюжет первый. Так могло быть... В один из последних октябрьских дней непогода вынудила несколько дальних бомбардировщиков, выполнявших задание по перемалыванию фашистских войск на Демянском выступе приземлиться на аэродроме Хотилово. Резко ухудшившаяся погода не позволила им продолжать путь к своему аэродрому, хоть и было до него рукой подать - каких-то полторы сотни километров. (1-й минно-торпедный полк Балтфлота базировался в это время неподалеку от Пестово Новгородской области). Хозяева обогрели, накормили гостей. А вот отдохнуть последним сразу не удалось. Узнав, что непогода забросила к ним тех, кто в августе-сентябре летал на Берлин, Груздев попросил летчиков поделиться с истребителями своими воспоминаниями и впечатлениями.

Послушать гостей собрались все свободные от дежурства и патрулирования летчики, техники, оружейники, - в общем, как принято говорить на языке военном, - весь личный состав части. Никаких торжественных представлений, президиумов и прочей официальщины. Обычная беседа. Хозяева расспрашивали, гости отвечали. Вопросов - пруд пруди. С какого аэродрома летали?.. Чья идея - бомбить Берлин?.. Какой полет запомнился больше всего?.. А какой был самый сложный?.. На какой высоте летали?.. Много ли было жертв?..

На одни вопросы следовали самые подробные ответы. На другие - лишь несколько слов.

Даже командир полка Преображенский не мог бы сказать точно, кому принадлежала идея бомбардировки фашистской столицы. Это мы сегодня, спустя почти шесть десятилетий, знаем все подробности тех событий. И не только по дням, даже по часам и минутам.

Идея расплаты с фашистами родилась у командующего авиацией Военно-Морского Флота генерал-лейтенанта Жаворонкова 22 июля, в ту самую ночь, когда вражеская авиация предприняла первый массированный налет на Москву.

Расквитаться во что бы то ни стало. Но как? Как дотянуться до Берлина и сбросить на него бомбы? У фашистов от линии фронта до Москвы по прямой в среднем 450 километров. Для бомбардировщиков это легко преодолимое расстояние. До Берлина от линии фронта - более тысячи километров. Советские дальние бомбардировщики ДБ-3 конструкции Ильюшина с полной бомбовой загрузкой такой путь преодолеть не смогут.

Неужели нет уже ни одной точки, откуда можно было бы достать Берлин? Жаворонков снова и снова скользит взглядом по всей линии фронта. Ближе всего к Берлину Прибалтика. Но Литва и Латвия уже оккупированы. В Эстонии идут бои. Если 8-я армия еще какое-то время продержится, можно было бы отсюда и полетать. С острова Саарема, например. Около 900 километров по прямой. Расчетного запаса бензина и масла должно хватить, но при условии, что бомбовая нагрузка составит не более 750 килограммов. Полет очень трудный. Лететь придется ночью, вслепую, только по приборам, поскольку две трети пути - над морем, а там никаких ориентиров нет. Над территорией Германии придется забираться на «потолок» - шесть с половиной - семь тысяч метров, дабы не попасть под огонь зениток и не напороться на аэростаты воздушного заграждения. Даже бомбить придется с высоты шесть тысяч метров...

Трудно, очень трудно, но возможно. И тогда весь мир узнает, что советская авиация не уничтожена, как об этом трубят главный пропагандист Германии Геббельс, что она способна ответить ударом на удар.

Несколько суток ушло на проверку расчетов, согласования, доклады министрам, в Ставку, Верховному. Наконец, 29 июля получено «добро» на осуществление этой операции. Руководителем ее назначается инициатор - генерал-лейтенант Жаворонков.

30 июля он прилетел в 1-й бомбардировочный минно-торпедный полк Балтфлота. Преображенский и комиссар полка Г. Оганезов насторожились: прилет генерала таил в себе какую-то неожиданность. С инспекторской проверкой он был у них всего дней десять назад. Вроде бы остался доволен. И вот снова к ним...

Полковник пригласил командующего на КП. Там они с Оганезовым и услышали: «Вашему полку выпала особая честь...»

Пока в Беззаботном (под Ленинградом), где в это время базировался полк, шел отбор экипажей и подготовка к передислокации, на острове Саарема у селения Кагул трое суток днем и ночью удлинляли, выравнивали и уплотняли взлетную полосу, потому что имевшийся здесь аэродром не был приспособлен к приему тяжелых бомбардировщиков.

Первым прилетел в Кагул 2 августа Преображенский. К вечеру приземлились еще девять экипажей. На следующий день - остальные

десять. Еще двое суток ушло на размещение и маскировку самолетов. Из всех вариантов маскировки выбрали «хуторской». Бомбардировщики подруливали вплотную к хуторским строениям, сливаясь с ними в одно целое. Накинутые маскировочные сети надежно прикрывали их сверху. Но такое рассредоточение требовало хорошие рулежные дорожки. Их-то и прокладывали в течение этих двух суток. Летный состав к аэродромным работам не привлекался. Только на Саарема была раскрыта тайна их передислокации, и теперь с утра до вечера Преображенский и его флаг-штурман Хохлов проводили с экипажами занятия и тренировки.

К пятому августа справились и с маскировкой. Теперь можно было лететь. Экипажи ждали этого с нетерпением. Препоны чинила только погода. Вся метеослужба острова в напряжении, на разведку летает сам «метеобог» капитан Каспин. А погоды нет как нет. Положительный прогноз дали только на ночь с 7 на 8 августа. И Жаворонков приказывает готовиться к вылету.

Первый вылет - вылет в неизвестное. Преображенский готовит только двенадцать экипажей, отбирая самых сильных, физически выносливых, самых опытных летчиков и штурманов. Двенадцать самолетов, три звена. Первое он поведет сам, второе - капитан Гречишников, третье - капитан Ефремов. Вылет - звеньями с интервалом в 15 минут.

21 час. С флагманской машины взлетает ракета. Это сигнал. И тотчас аэродром наполняется шумом работающих моторов. Строй в воздухе - «ромб». Высота полета над морем - в зависимости от погоды, над целью - не менее шести тысяч метров. Над целью - никаких радиопереговоров. Сигналы будет подавать Преображенский аэронавигационными огнями.

- Товарищ командир, все двенадцать самолетов в воздухе, идут курсом на цель, - доложил по внутреннему переговорному устройству радист сержант Кротенко.

- Добро, - ответил Преображенский. Он слегка потянул на себя штурвал. ДБ-3 пошел ввысь.

Погода радовала летчиков. Правда, темнота наступила так быстро, что не успели присмотреться к окружающему. Но лунная звездная ночь не предвещала никаких бед. Такая бы - до самого Берлина, вот была бы благодать.

Прошли второй, последний ориентир - датский остров Борнхольм. Дальше только море и звезды.

И вдруг все изменилось. И море, и небо, - все исчезло в густой, темной слякоти. Теперь движение вперед - только по приборам. Поднимаются выше, может быть, там облачность меньше. На высоте шести с половиной тысяч метров облачность исчезает. Но не очень герметичные кабины наполняются стужей. Стекла очков покрываются инеем. Пальцы уже не чувствуют штурвал.

- За бортом сорок шесть ниже нуля, - тяжело дыша, сообщает Хохлов.

Долго лететь на большой высоте трудно. Дает себя знать недостаток кислорода. Не помогает и кислородная маска. Да и расходовать кислород приходится экономно, впереди еще обратный путь. Каким он будет, предугадать невозможно. И они убавляют животворную струйку до минимума. Холодный пот покрывает лица, стекает на грудь и по спине. Тупая боль в суставах. «Качаются», «прыгают» стрелки приборов. А за ними приходится следить очень внимательно. Под ногтями остро щекочет. Это из-под них тоненькими струйками брызжет кровь. Не выдерживают и барабанные перепонки. Из ушей тоже течет кровь.

Расчетное время показывает, что внизу вот-вот должен быть материк. И точно, облачность все уменьшается, взору летчиков открывается залитый огнями Штеттин. На его аэродроме идут полеты. Мощные прожекторы положили застывшие лучи вдоль взлетно-посадочной полосы. Это что же, их приглашают на посадку? Легкая улыбка скользит по уставшим лицам. Фашисты настолько уверены в своей недосыгаемости, что советские ДБ-3 приняли за своих. Как хочется нажать кнопку бомбосбрасывателя, чтобы проучить зарвавшихся врагов. Но сдержались. Первое звено проследовало Штеттин, ничем не выдав себя. Их цель - Берлин. Нужно дойти до Берлина.

А идти опять нестерпимо трудно. За Штеттином они зашли в зону сильного дождя. Крупные капли барабанят по кабинам. Вокруг кромешная тьма. Над материком она еще опаснее, чем над морем. Можно врезаться в аэростаты. Их много. Приходится опять лезть на «потолок».

На этот раз облачность кончается скоро. Впереди внизу снова залитый огнями город. Да это же Берлин! Долетели! Преображенский оглядывается по сторонам: где ведомые? Силуэты машин Плоткина и Дашковского - слева. Третий справа на отдалении. Это Трычков. Плавно развернувшись, полковник дает условный сигнал: на заданные цели идти самостоятельно.

Берлин, как и Штеттин, не ждет «гостей». Он весь в огнях. Молчат зенитки.

Через много-много лет немецкий писатель Олаф Греллер скажет о том дне в Берлине: «То, что до сих пор не удавалось и до 1945 года больше уже никому не удастся, совершили летчики Преображенского: они застали врасплох фашистскую противовоздушную оборону Берлина, самую сильную и оснащенную, какая только была в 1941 году».

Только через 20 минут после полуночи, через тридцать пять минут после того, как упали первые бомбы, в Берлине была объявлена воздушная тревога. Город погрузился в темноту. Быстро задвигались по

небу сотни прожекторных лучей. Открыли огонь зенитки. Сначала стрельба велась беспорядочно, но постепенно она становилась все более организованной. Но ДБ-З методично, с определенными интервалами заходят на цели, штурманы сбрасывают бомбы и листовки впридачу, приговаривая: «Почитайте, господа фашисты, чтобы не было сомнений, кто это прилетал к вам в гости».

Пора возвращаться обратно. Обратный путь начинается нелегко, придется прорываться через сплошную стену огня.

- Передавай, Кротенко, на аэродром, - приказывает Преображенский. - Мое место - Берлин. Работу выполнил. Возвращаюсь.

Сорок минут труднейшего полета над территорией Германии. Самолеты идут на высоте шести с половиной тысяч метров. Приходится непрерывно маневрировать, чтобы уклониться от зенитного огня и ночных истребителей-перехватчиков.

Так продолжалось до самого Штеттина. В этом городе, уже затемненном, тоже бушевали пожары.

«Значит, кто-то из наших не дошел до Берлина и отбомбился здесь», - подумал полковник.

Только когда вышли на водные просторы Балтики, можно было расслабить онемевшее от напряжения тело...

В фашистской столице до утра царило замешательство: как сообщить миру о ночном происшествии? Признать, что советские самолеты долетели до Берлина? Но кто же тогда поверит утверждениям, что советские вооруженные силы на грани катастрофы? И утром в эфир полетело сообщение: «В ночь с 7 на 8 августа крупные силы английской авиации в количестве 150 самолетов пытались нанести удар по нашей столице, но огнем зенитной артиллерии и действиями ночных истребителей основная масса авиации противника была рассеяна. Из прорвавшихся к городу 13 самолетов 9 было сбито».

Лондонская станция «Би-Би-Си» тут же выдала опровержение: «В ночь с 7 на 8 августа ни один английский самолет не поднимался в воздух ввиду совершенно неблагоприятных метеорологических условий».

Точку в этом диалоге поставило московское радио, передав сообщение Совинформбюро о бомбовом ударе по Берлину. Однако и в этой информации тоже была одна неточность. Не все экипажи вернулись. Точнее, самолет лейтенанта Дашковского не дотянул до своего аэродрома самую малость. Он упал у Кагула на лес и сгорел. Экипаж погиб. Такое случилось и позже. Утром 16 августа после очередной бомбардировки Берлина (а это был один из самых изматывающих, самых трудных полетов) при посадке погибли два экипажа - лейтенанта Александрова и лейтенанта Кравченко. 1 сентября не вернулся с боевого задания самолет лейтенанта Русакова, 5 сентября - лейтенанта Мильгунова. Запись об этих двух последних

полетах, сделанная в журнале боевых действий, гласит: «Судьба экипажа и самолета неизвестна».

Гибель товарищей всякий раз болью отзывалась в сердцах летчиков. Но, пожалуй, самой горькой была неоправданная гибель экипажа старшего лейтенанта Богачева.

А произошло вот что.

В Москве пристально следили за бомбардировками Берлина. Сталин был недоволен тем, что самолеты берут только 750 килограммов бомб. Его пытались убедить, что ДБ-3, летающие на Берлин, уже настолько изношены, что большую нагрузку не поднимут. Не убедили. Он прислал в Кагул летчика-испытателя В. Коккинаки. Проводивший испытания всех самолетов конструкции Ильюшина, Коккинаки хорошо знал технические возможности этих машин. Но он не учел того, что моторы на ДБ-3, стоявших перед ним в Кагуле, уже выработали свой ресурс, что каждый побывал не однажды в ремонте. Не случайно у Преображенского, принимавшего участие в разговоре, со вздохом вырвалось: «Товарищ генерал, дайте мне новую машину! Я возьму на внешнюю подвеску ФАБ-1000* да и все бомболюки заполню». Никаким доводам Коккинаки не внимал. Он упрямо повторял, что ДБ-3 способен нести тысячекилограммовую бомбу. Пришлось подчиниться. Старший инженер группы Баранов отобрал для эксперимента два самых надежных самолета - капитана Гречишников и старшего лейтенанта Богачева. На машину капитана подвесили ФАБ-1000, старшего лейтенанта - 2 ФАБ-500. Такую же нагрузку получили и три самолета из соседней группы, базировавшейся в Асте.

Чтобы опередить немецких бомбардировщиков, наведывавшихся в Кагул все чаще, Жаворонков назначил вылет на полтора часа раньше обычного. Первым взлетал капитан Гречишников. Вырулив на старт, он открыл фонарь кабины и поднял руку: готов! Жаворонков одобрительно кивнул и приложил руку к козырьку фуражки, отдавая честь экипажу.

Самолет с трудом оторвался от земли и медленно, очень медленно начал набирать высоту. Все, кто в эти минуты был на аэродроме, затаили дыхание. «Ну, тяни, тяни!» - мысленно заклинали они машину. Но у нее не было сил тянуть. Шасси скользнули по верхушкам деревьев, и самолет скрылся за лесом. Секунда... вторая... третья... Взрыва не последовало. Зенитчики, возле которых самолет упал в болото, сообщили, что бомба не взорвалась, экипаж жив.

Жаворонков посмотрел на представителя Ставки. «Может, не будем продолжать этот бессмысленный и опасный эксперимент?» - спрашивал взгляд генерал-лейтенанта. Но Коккинаки промолчал. На старт вырулил самолет Богачева. Все повторилось, только на этот раз страш-

* Фугасная авиабомба весом 1000 кг.

ный грохот потряс округу, над лесом взметнулся столб огня, земли и дыма.

- Взлет машинам с ФАБ-1000 запрещаю! - во всю мощь своего голоса крикнул Жаворонков, уже не спрашивая согласия у Коккинаки.

На Берлин ДБ-3 полетели с обычной бомбовой нагрузкой. А на следующий день Жаворонкова и Коккинаки отозвали в Москву. Руководителем полетов стал Преображенский.

- Сколько всего было вылетов на Берлин?.. Когда они прекратились?.. Почему?.. - продолжали сыпать вопросы летчики Груздева.

Всего группа Преображенского летала на Берлин десять раз. А прекратить полеты пришлось из-за того, что фашисты разгромили аэродром.

Бомбить Кагул гитлеровцы начали уже 12 августа. Но первые налеты большого вреда не нанесли. Самолеты были рассредоточены и надежно замаскированы. Тогда враг призвал на помощь кайтселитов (эстонских профашистов), которые должны были сигнальными ракетами указать стоянки бомбардировщиков. И на этот раз выручила хитрость. Зенитчики тоже начали пускать сигнальные ракеты, при этом устроили такой фейерверк, что «юнкеры» сбросили бомбы на лес, как попало, и убрались. Не помог и заброшенный в Кагул радист-корректировщик. Его тут же поймали.

ДБ-3 продолжали летать на Берлин.

Гитлер, взбешенный неудачами по разгрому аэродрома в Кагуле, приказал бросить туда все имеющиеся под Ленинградом части бомбардировщиков и бомбить до тех пор, пока район Кагула не будет выжжен до тла.

Рано утром 6 сентября с постов наблюдения начали поступать сообщения о приближающихся к острову вражеских самолетах. Они шли и со стороны Рижского залива, и со стороны эстонского побережья. Расправившись с зенитными батареями, они уже беспрепятственно сбрасывали бомбы на окружавшие аэродром хуторские постройки. Это было внове. До сих пор они старались вздыбить летное поле. Начались пожары. Горели строения, горел лес, горела даже трава. Аэродром оказался в гигантском огненном кольце. А «юнкеры» и «мессершмитты» все пикировали и пикировали. Отбомбившиеся группы самолетов сменялись новыми.

Это извержение огня и металла продолжалось целый день. Только наступившая темнота принесла, наконец, тишину. Летчики вышли из укрытий и поспешили туда, где стояли их самолеты. На этот раз фашисты достигли своей цели: ни аэродрома, ни самолетной группы не существовало. Из четырех оставшихся машин только три были способны взлететь. Но откуда?

Преображенский доложил о случившемся в штаб ВВС Военно-Морского Флота и получил приказ покинуть остров.

Сюжет второй. Обговаривая в Москве план операции по бомбардировке Берлина, Жаворонков предложил создать авиационную группу особого назначения из (как минимум!) семидесяти самолетов. Основа группы - 1-й минно-торпедный полк под командованием Преображенского плюс несколько эскадрилий из Черноморского Флота. Но этот план не был принят. «Авиацию Черноморского Флота привлекать нецелесообразно», - таково было мнение Сталина. Решено было для начала направить на Саарема две эскадрильи из полка Преображенского, а потом усилить еще двумя эскадрильями армейской дальнебомбардировочной авиации.

Все сорок самолетов аэродром в Кагуле принять не мог. Не те размеры. Поэтому инженерные батальоны из береговой охраны острова срочно подготовили для армейских бомбардировщиков аэродром в Асте, в двадцати километрах северо-восточнее Кагула.

На армейскую авиационную группу Жаворонков возлагал очень большие надежды. У нее - самолеты ДБ-3ф. У этого класса машин более мощные двигатели, к тому же с форсажем. Значит, можно будет увеличить бомбовую нагрузку. Правда, уже первое сообщение о прибывающих эскадрильях сильно озадачило командующего. Группа была сводная. Если эскадрилья из 40-й авиационной дивизии под командованием заместителя командира 200-го полка майора Щелкунова, будучи с первого дня на фронте, уже имела боевой опыт, в том числе и дальних полетов, то эскадрилья под командованием капитана Тихонова была переброшена с Дальнего востока. Естественно, боевого опыта - ноль.

Самым же удручающим для Жаворонкова было то, что экипажи друг друга не знали, вместе не летали. Однако выбора не было. Надо было принимать тех, кого послали, и думать, как с наибольшей эффективностью и с наименьшими потерями выполнить задачу.

Авиагруппа начала приземляться в Асте 10 августа. Здесь ее встречал Жаворонков. И по мере того, как докладывали Щелкунов и Тихонов, росла досада и тревога командующего. Вместо обещанных двадцати дальних бомбардировщиков выделили только пятнадцать. В группе Щелкунова - восемь машин, Тихонова - семь. На остров прилетело и того меньше - двенадцать. Два самолета остались на старом аэродроме, для замены двигателей, один при перелете был сбит над финским заливом. Из тех, что прилетели, две машины требовали ремонта. Практически к вылету на Берлин готовы только десять экипажей. При этом нагрузку большую, чем берут преображенцы, ДБ-3ф взять тоже не могут. Ситуация та же: моторы изношены, ресурс выработан.

Размещение и маскировку самолетов сделали по опыту преображенцев и начали готовиться к первому вылету. Жаворонков включил их в четвертый по счету налет на фашистскую столицу.

Уточнив порядок следования над морем, над вражеской территорией, Жаворонков напутствовал:

- Каждое ваше звено поведут летчики полковника Преображенского. Доверьтесь им. Они уже прекрасно изучили маршрут от Саарема до Берлина. И будьте особенно внимательны над целью. Гитлеровские истребители и зенитчики ждут вас. Поэтому бомбить следует с высоты шести тысяч метров.

Вылетали в ночь на шестнадцатое августа. Двенадцать ДБ-3 и десять ДБ-3ф.

Непогода разгулялась почти сразу после вылета. Тучи, огромные, черные, косматые, подгоняемые ветром, несутся с огромной скоростью, сталкиваются, разрываются, снова сталкиваются и проваливаются куда-то в пропасть. Самолеты качает, но они, натужно гудя моторами, упрямо пробиваются вперед.

Преображенский идет головным. Сегодня он вдвойне озабочен. За ним - не только его уже проверенные, опытные орлята, но и новички. Они летят впервые. Их нужно довести до цели.

На пределе силы, нервы, выдержка. Чем выше поднимаются, тем ниже за бортом температура. Вот она уже минус пятьдесят. И тут его слух улавливает сбой в работе правого мотора. Вернуться? Пройдена большая часть пути. Но главное: не зная, в чем дело, экипажи тоже повернут назад. Надо идти дальше. Только вперед. Что бы ни случилось, лететь.

Над Штеттином - тоже непогода. Но приборы вражеской противовоздушной обороны все-таки обнаружили их. Из темноты ударили снопы света. Это истребители-перехватчики, блеснув фарами, проскользнули под крыльями бомбардировщиков. Когда вражеский истребитель оказался совсем рядом с флагманским кораблем, Кротенко не выдержал, полоснул очередь. Погасив фару, истребитель растворился в темноте.

За Штеттином начинает открываться горизонт. Летчикам кажется, что все трудности уже позади. Они не знают, что в кабине Преображенского новая беда: из-за низкой температуры отказали оба компаса. Он сообщает об этом штурману. Тот снимает шлем и накрывает им свой компас, снимает носки и обвязывает ими другой. Они должны дойти до Берлина, а потом еще и довести всех обратно. Удастся ли? Как и в предыдущих полетах, ломит суставы, болит голова, тяжело дышать, из ушей течет кровь. Рядом сваливается и стремительно несется к земле чей-то самолет. Видимо, летчик потерял сознание и выпустил штурвал. Неужели все, гибель? Нет, поднимается, от самой земли поднимается. Значит успел все-таки дотянуться и включить аварийный кислородный кран.

Спросить бы, как там новички себя чувствуют. Но нельзя. Внизу уже Берлин. Затемненный, словно прижатый к земле. Притаился и молчит. Обманчива эта тишина. Вот уже заговорили зенитки. Небо полосуют прожекторы. Бомбардировщики рассредотачиваются и сквозь эту плотную завесу огня пробиваются к намеченным целям. Бомбы летят вниз, и пламя пожаров охватывает целые кварталы города...

Обратный путь не легче. Ну и ночь выдалась. Жуткая, бесконечная ночь.

На подходе к своим аэродромам их поджидает еще одна неприятность: и Кагул, и Асте в тумане. Взлетная полоса едва просматривается. С земли передают: кто может, пусть идет на запасные аэродромы в Палдиски и Таллине. Только как туда дойти, если горючее на исходе? Слишком много его пришлось потратить на противозенитные маневры над Берлином. Придется садиться здесь. Майор Щелкунов пропускает на посадку всю группу. Сам садится с неработающими моторами.

Боевое крещение получено. Испытание на прочность выдержано.

Вечером, отдохнув, летчики обсуждают подробности полета.

«Ну что, орлы, - говорит Щелкунов, - летать можно. Не так страшен черт, как его малюют».

- А кто засек треугольник из мощных прожекторов у Бранденбургских ворот? - спрашивает майор, чуть погодя. - Не в середине ли его гитлеровский бункер?

- В следующий вылет сброшу туда бомбу, - шутит капитан Никольский, - для проверки.

Они летали еще трижды. Но количество самолетов, участвовавших в полетах, все уменьшалось. Машины выходили из строя. Отремонтировать их в условиях полевого аэродрома не было никакой возможности. А когда стало ясно, что и с авиационным бензином начинаются проблемы, поскольку из-за вражеских подводных лодок и авиации ни один транспорт не может пройти через Финский залив, решено было группу Щелкунова эвакуировать с острова. Она вернулась к месту своего основного базирования. Там бомбардировщики тоже, ох! как нужны. Ведь обстановка на фронтах осложнялась с каждым днем...

И вполне вероятно, что в один из октябрьских дней, возвращаясь с задания, пара-тройка экипажей из-за непогоды вынуждена была сесть в Хотилове. Это мог быть как сам Щелкунов со своим неизменным штурманом Малыгиным, так и кто-то из его группы.

А может, никакой вынужденной посадки и не было. Просто, узнав, что неподалеку базируются бомбардировщики, летавшие на Берлин, Груздев пригласил их на встречу в свой полк. Главное, что встреча такая состоялась, что истребители увидели героев, из первых уст услышали волнующий рассказ о бомбардировках фашистской столицы.

Чтобы закончить этот сюжет, мне остается только добавить, что в этой группе на Берлин летали сразу четыре наших земляка. Сам Василий Иванович Щелкунов - уроженец деревни Большой Прислон Великоустюгского уезда. С большой долей вероятности можно утверждать, что с Груздевым он был знаком еще по учебе. В одно и то же время они поступили в Ленинградскую теоретическую школу летчиков, в одном и том же 1931 году закончили Борисоглебскую военную летную школу. А кто же не знает, что испокон веков в любом учебном заведении земляки находили друг друга и до конца учебы поддерживали тесную связь.

Штурман Щелкунова, его полный тезка, майор Малыгин родился в деревне Паршино Череповецкого района.

Был в этой группе и командир эскадрильи 53-го дальнебомбардировочного полка 40-й авиационной дивизии капитан Крюков. Николай Васильевич - бабушкинский, из деревни Крюково. Его боевой опыт складывался задолго до Великой Отечественной. В 1937-1939 г.г. он сражался в Китае против японских милитаристов. В 1939 - 1940 гг. участвовал в военной кампании против Финляндии.

Четвертый наш земляк из группы Щелкунова - вологжанин, бывший токарь завода «Северный коммунар», летчик Николай Яковлевич Стогин.

16 сентября 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР В. И. Щелкунову, В. И. Малыгину и Н. В. Крюкову было присвоено звание Героя Советского Союза.

И наконец, сюжет третий. Прежде чем повести рассказ о третьей группе, участвовавшей в августе сорок первого в бомбардировках Берлина, напомним: в первые дни войны по инициативе летчика-испытателя С. Супруна в научно-испытательном институте ВВС начали формировать шесть авиационных полков. Пять из них вскоре улетели на фронт. А шестой - дальнебомбардировочный - остался. Его формирование затянулось, поскольку тяжелые бомбардировщики конструкции Петлякова (Пе-8), которыми укомплектовывался этот полк, еще только начали сходиться с конвейера.

Пе-8 были настоящими воздушными гигантами. Они могли спокойно летать на высоте 9 тысяч метров, преодолевая расстояние до трех тысяч километров. И бомбовую нагрузку они могли нести вдвое больше, чем ДБ-3ф.

Но... Если с ДБ-3ф управлялись трое: пилот, штурман и стрелок-радист, то экипаж новой машины составлял одиннадцать человек: командир корабля, два пилота, штурман, бортинженер, бортмеханик, радист и четыре стрелка. Самолет был хорошо вооружен: на нем устанавливались две пушки и три пулемета.

Какую судьбу готовили Кремль и Ставка этому полку, люди не знали. Их из Москвы направили на завод, выпускавший эти самолеты. В том был

прямой расчет: пока наберется нужное количество машин, экипажи смогут на заводском аэродроме освоиться с новинкой, ведь кроме нескольких летчиков-испытателей, никто раньше этого небесного исполина и в глаза не видел.

Еще не был укомплектован и один полк, а Ставка уже принимает решение сформировать два. Командиром этого авиасоединения, получившего наименование 81-й дальнебомбардировочной дивизии, был назначен известный полярный летчик М. В. Водопьянов.

В последних числах июля обсуждается предложение Жаворонкова по бомбардировке Берлина. Никому не раскрывая своих планов, Верховный торопит Водопьянова. Фашисты должны почувствовать мощь советской авиации, а для этой цели ничего лучшего, чем Пе-8, способного обрушить на врага сразу четыре тонны бомб, нет. Но что может сделать комдив, если ему не дают самолеты. Одни еще на конвейере, другие никак не хотят повиноваться экипажам. Вместо обычных бензиновых моторов на эти машины ставили дизельные двигатели. Вот они-то и «капризничали», особенно на высоте. Им, как и людям, за облаками не хватало воздуха, они начинали «задыхаться». Наконец, комдива спросили: сколько экипажей может лететь? Двадцать два? Хорошо, пусть они срочно передислоцируются в Москву, а оттуда - в Ленинград. Предстоит очень важная операция. О ней им сообщат на месте...

Сведений о действиях этой группы очень-очень мало. Отчасти, наверно, потому, что слишком уж недолго просуществовала она как самостоятельная боевая единица (всего несколько дней), и отчасти из-за той сверхсекретности, которой она была окружена. Но даже в той скупой информации, что имеется, встречаются существенные разночтения. Удивляться тому не приходится. Если в таком серьезном труде, как двенадцатитомная «История второй мировой войны. 1939-1945» мы находим массу неточностей*, то что уж говорить о других источниках. Но что делать мне?

И вдруг осеняет: а что сам Водопьянов говорит по этому поводу? Ведь он в послевоенные годы взялся за перо. Не может быть, чтобы ни в одной из 27 его книг не упоминалось о бомбардировке Берлина. От-

* В четвертом томе на странице семидесятой читаем: «Первый налет на Берлин с аэродромов Саарема совершили в ночь на 8 августа 1941 года 15 бомбардировщиков 1-го минно-торпедного полка ВВС Балтийского Флота...» Во-первых, почему с аэродромов? 1-й минно-торпедный полк базировался на аэродроме Кагул. Во-вторых, доподлинно известно, что первый раз Преображенский взял с собой лишь одиннадцать экипажей, стало быть, всего было 12.

Несколькими строчками ниже: «Всего до четвертого сентября 1941 года ... с островных аэродромов для ударов по Берлину было произведено девять групповых вылетов». В действительности их было совершено 10. Это подтверждает в своих воспоминаниях и бывший флаг-штурман полка П. Хохлов.

кладываю все и мчусь в библиотеку. Сколько раз уже так было: нужен какой-то мемуарный или научный источник, я за помощью - в областную библиотеку. Иногда даже не могла внятно объяснить, что за книга или журнал мне нужны. Но милые, отзывчивые работники всех отделов начинали искать. И находили... Найду ли я такие слова, которыми могла бы выразить свою душевную признательность им за помощь.

Вот и на этот раз, несмотря на то, что до конца рабочего дня остаются считанные минуты, нужная мне книга найдена.

Две небольшие главки биографического повествования под общим названием «Небо начинается с земли» автор посвящает тем августовским событиям. Но, оказывается, и ему не дано было знать все подробности той злополучной ночи.

Днем 9 августа (по некоторым источникам - 11-го) 18 Пе-8 прибыли из Москвы на аэродром «подскока» в Пушкине под Ленинградом. У четырех машин уже при перелете обнаружилось неисправности в двигателях, и они вернулись на московский аэродром. Группу сопровождал сам командующий ВВС страны генерал-лейтенант П. Ф. Жигарев. Соблюдая секретность перемещения бомбардировщиков, никто не подумал о могущих возникнуть непредвиденностях. О появлении в непосредственной близости от Ленинграда столь мощных, никому не знакомых боевых самолетов не было предупреждено ни командование фронта, ни ПВО города, ни другие авиационные части, что и привело к разыгравшейся в эти сутки трагедии.

М. В. Водопьянов утверждает, что, стартовав вечером того же дня курсом на Берлин, группа, не набрав еще нужной высоты, была обстреляна нашей зенитной артиллерией. Командующий ВВС Ленинградского фронта А. А. Новиков, - что столкновение произошло утром при возвращении самолетов с задания.

Я здесь расскажу лишь о том, в чем сегодня никакого сомнения уже нет.

Что с вечера Пе-8 были обстреляны, это точно. Но с чьей территории? Этот вопрос остается открытым. Самолет А. И. Панфилова был подбит. Он пошел на вынужденную посадку, не дотянул и упал на территории Финляндии в 500 метрах от станции Ляпинярви. Командир корабля был убит еще в воздухе, пять членов экипажа погибли при падении. Остальные были пленены. Четверо из них были впоследствии в распределительном лагере военнопленных №1 расстреляны.

Все это четыре десятилетия спустя удалось выяснить финскому журналисту Матти Пюкяля и спецкорру «Правды» Алексею Горохову.*

Настоящая трагедия разыгралась утром следующего дня на подступах к Кронштадту. Посты наблюдения увидели незнакомые самолеты.

* Правда. - 1982. 3 ноября.

Звезды на крыльях были приняты за камуфляж: к таким уловкам фашистская авиация уже прибегала. По тревоге поднялись истребители ВВС Балтфлота. Всеми стволами заговорила зенитная артиллерия. Вряд ли еще где-нибудь впоследствии с таким ожесточением дрались свои со своими.

Водопьянов видеть этот бой не мог. Его самолет не дотянул до Ленинграда. Отказали сразу все четыре двигателя. Он упал прямо на лес на оккупированной фашистами эстонской территории. При падении никто серьезно не пострадал. Самолет сожгли, а экипаж двое суток пробирался лесами на восток. Добравшись до Ленинграда, комдив, не вступая ни в какие объяснения, сел в поезд и уехал в Москву. Больше его в Ленинграде никто не видел.

Совершила ли эта группа второй налет на Берлин? Однозначного ответа нет. Известно только, что после первого вылета исправных осталось всего одиннадцать машин. Через несколько дней все Пе-8 были возвращены в Москву. На бомбардировку фашистской столицы продолжали летать преображенцы и группа Щелкунова.

Вероятность того, что именно с летчиками этой группы встречался полк Груздева, ничтожно мала. Но рассказать о ней я должна была, поскольку сведениями о том, кто из бомбивших Берлин побывал в 402-м полку, не располагаю. Зато всю историю этой героической эпопеи постаралась изложить с максимальной достоверностью. Хотя не исключено, что пройдет еще какое-то время, найдутся еще какие-то документы или воспоминания, которые внесут коррективы в мой рассказ.