

Б. С. Абакумов

НЕИЗВЕСТНАЯ ВОЙНА

В небе Северной Кореи

«Это надо не мертвым,
Это надо живым!»

ТАЙНОЕ СТАНОВИТСЯ ЯВНЫМ

Вашингтон, (16.02.82 г. «Правда»)

Дополнительный свет на существование в 50-х годах стратегического плана нанесения массированного ядерного удара по Советскому Союзу проливают рассекреченные документы, воспроизведенные в последнем номере ежеквартального сборника Гарвардского университета «Международная безопасность».

По сообщению агентства ЮПИ, одним из таких документов являются записи капитана американского флота У. В. Мора во время секретного инструктажа, который проводили в 1964 году офицеры командования стратегических воздушных сил, в том числе и сам командующий Кэртис Лимэй.

Как отмечается в публикации, после их рассекречивания записки Мора просмотрел Лимэй и заявил, что они в целом точно отражают происходящее на совещании.

Записи гласят, что американский план предусматривал нанесение «единовременного, массированного удара» с целью превращения территории Советского Союза в «дымящиеся радиоактивные руины в течение двух часов».

В них говорится также, что для осуществления агрессии планировалось участие 735 бомбардировщиков «В-47» и «В-36».

В ходе инструктажа офицеров, как явствует из документов, генерал Лимэй дал понять, что при определенных условиях Штаты нанесут удар первыми.

Н. Курдюмов

ПРЕДИСЛОВИЕ

О событиях, которые едва не переросли в третью мировую войну, упоминается в немецком ежегоднике «Flieger Jarbuch»-80 г. (стр. 80–87).

«...Несмотря на большие усилия США установить абсолютное господство в воздухе и уничтожить истребительную авиацию Корейской Народной Армии, агрессор уже не сумел больше добиться такого перевеса в воздухе, какой существовал осенью 1950 года.

В результате контрнаступления КНА во взаимодействии с китайскими добровольцами из гражданского населения Вооруженные силы интервентов были, изгнаны с территории КНДР и отброшены на юг.

(Мао ввел в Корею 5 миллионов солдат. Они шли мимо аэродрома Аньдун в колоннах по 6 человек нескончаемой лентой трое суток).

В панике американская военщина запланировала на конец ноября 1950 года применение в Корее ядерного оружия. Атомную бомбу намеревались сбросить 25 ноября 1950 года в районе Тонгхона и уничтожить от 15 до 20 тысяч корейцев.

Американский империализм намеревался взорвать с 27-го по 29-е декабря в районе Кимчхон-Пенан шесть атомных бомб и уничтожить, таким образом, 100

тысяч человек. И только существование СССР, который ликвидировал монополию США на обладание ядерным оружием, удержало пентагоновских стратегов от этих преступлений...»

...Секреты МиГ-15 интересовали американцев, которые проявили не очень большую разборчивость в достижении цели. Журнал «Флаинг Ревю» писал, что над северокорейскими аэродромами разбрасывались листовки, предлагавшие летчику-перебежчику на МиГ-15 100 000\$.

Охота за «Сейбрами» тоже изобиловала разными «пикантными» подробностями.

Один из первых «Сейбров» упал, подбитый, в море. За ним, не теряя времени, устремились водолазы, но американская подводная лодка опередила их, увела машину.

Другой поврежденный Ф-86 приземлился у береговой кромки. Летчик вызвал спасателей и поплыл в море. За ним прилетела «Каталина» и, несмотря на огонь зенитных пушек, подобрала его. Пятьсот корейских солдат потащили «Сейбр» на берег.

Абакумов: В сравнении с «Сейбром» фонарь МиГа не обеспечивал такого хорошего обзора — переплет кабины и часто замерзающая воздушная влага между слоями плексигласа остекления приводили к тому, что зачастую на высотах больше 7000 м по бокам в стороны ничего не было видно. Техникам приходилось уплотнять герметизацию остекления и продувать через межстекольное пространство селикагелевые патроны чуть не после каждого вылета.

Летчик «Сейбра» сидел высоко, даже видны были его плечи и грудь. Фонарь был цельный, без переплетов, намного больше и качественней нашего.

Наше остекление давало сильные блики, даже от летной куртки — зрение от этого очень уставало.

На «Сейбре» катапультирование можно было производить с обеих сторон сиденья, а не с одной — правой, как у нас.

Если бы у меня перебило пулей правую руку, пришлось бы нажимать на ручку катапульта левой рукой и изогнуть спину, которая при катапультировании была бы сломана. Противоперегрузочных костюмов у нас не было, а на «Сейбрах» лётчики ими пользовались все время. В бою нам приходилось испытывать довольно долго большие перегрузки, достигавшие 8–10 крат. На наших машинах отсутствовал форсаж двигателя, как мы выражались, «дожог», а это снижало боевые возможности МиГа. На «Сейбрах» форсажем пользовались в бою довольно часто, такой же форсаж появился у них и на Ф-84 («Тандерджетах»). Тормозные щитки нашей машины были слишком малы, чтобы эффективно их применять, в бою для маневра, а у «Сейбра» тормозные щитки были очень большой площади, и они ими пользовались довольно часто, даже на пикировании. У «Сейбра» на стреловидном крыле были эффективные предкрылки, которые помогали ему держаться на больших углах атаки при маневре. Мы были лишены этих возможностей, горизонтальный манёвр МиГ-15 был слабее.

У «Сейбра» картер двигателя был сделан из легко колющегося материала и от небольшого осколка трескался. Наш двигатель был значительно надёжнее и имел большую тягу. Прицел «Сейбра» позволял автоматически вводить дальность до цели, которая определялась при помощи радиодальномера. У нас этого не было. Радиостанция «Сейбра» была 12-канальная и более совершенная. Лётчики противника летали в пробковых шлемах, предохранявших голову от осколков. Нам не хватало перископа заднего вида, а для осмотрительности вперед требовалось оптическое увеличение видимости цели и всей передней полусферы. В боях на больших высотах нам приходилось дышать холодным кислородом. Он и так сушит горло, да еще низкая температура отрицательно влияла на дыхательные пути.

В НЕБЕ СЕВЕРНОЙ КОРЕИ

«...от героев былых боёв
не осталось подчас имён...»

...1950 год. Газетные рубрики «кричат» о войне в Корее! «Страна „Утренней свежести“ в дыму разрывов напалмовых бомб!» «Черные тени американских бомбардировщиков, так называемых „Летающих крепостей“, закрыли солнце над Пхеньяном!» «3500 американских бомбардировщиков первой линии готовы к вылету!».

Дальний Восток в напряженном ожидании:

- как развернутся события дальше?..
- будет мир или опять... война?..

На одном из подмосковных аэродромов после воздушного парада над Красной площадью, по распоряжению правительства была отобрана группа лётчиков-истребителей для оказания интернациональной помощи многострадальному корейскому народу. Возглавил эту группу трижды Герой Советского Союза Иван Никитович Кожедуб.

Была поставлена боевая задача: «Прикрыть небо Северной Кореи от налетов американской авиации и защитить на дальних подступах границы Советского Союза!».

Погрузив в эшелоны боевую технику со всеми имеющимися тогда в наличии средствами обеспечения, мы двинулись на Восток...

...В середине ноября 1950 года, в Подмоскowie наступила снежная и холодная зима. Первый эшелон с техническим составом и боевой техникой был уже в пути, когда наш «литерный» поезд прогромыхал на выходных стрелках и вышел на основную магистраль, набирая скорость.

Сдержанные, скупые мужские напутствия оставшихся товарищей согрели теплом наши души. Это тепло несколько уменьшило боль расставания с нашими милыми женами и детьми — вечными спутниками наших побед и тревог.

Жены — наши боевые подруги, создавали нам душевный настрой. Они понимали всю ответственность своего гражданского долга — создавать нормальный психологический климат своим мужьям, которым доверила Родина грозное оружие. Это был надежный наш тыл! И, как говорят поэты:

...Кто она, военного жена?
В мирной жизни, я сказал бы — Маршал!
Пусть ей честь не отдадут пока,
Пусть ей не положены погоны,
Службу как положено, несут
Верные и любящие жены.
Надо быть военного женой,
Боевой подругой, не обузой.
Пусть не видный подвиг, не большой —
Так служить Советскому Союзу!

О роли дружной семьи в летном деле хорошо понимали наши командиры. И не случайно, Иван Никитович Кожедуб и новый начальник политотдела нашей дивизии Николай Васильевич Петухов собрали жен убывающих товарищей и провели с ними беседу: успокоили и обнадежили их, поставив перед ними определенные задачи...

...Поезд быстро набирал скорость, и скоро станция Голицыно осталась позади. Там жили мой отец, Сергей Андреевич — старый чекист, бывший командир партизанского отряда времен Отечественной войны и мой младший брат, Юрий, партизанивший в этом же отряде, а затем в солдатской шинели дошедший до Потсдама, где был подписан документ, подаривший миру мир.

Воспоминания нахлынули на меня, когда я увидел приближающийся лес, через который мы, мальчишки, бегали на аэродром, где занимались лётной теорией.

Промелькнула станция Малые Вязёмы — с этим названием была связана моя лётная судьба. Здесь до войны я впервые поднялся в небо с аэродрома Метростроевского аэроклуба, который дал путевку в большую жизнь многим моим товарищам.

Первые учителя молодости запоминаются в памяти. Командир отряда Черный, начальник УДО Кротевич, инструктор Ворсанович — люди, которые дали возможность материально ощутить мечту юности, после чего первое увлечение авиацией быстро прошло. То, что пришло на смену, было уже серьёзно! Кинофильм «Добровольцы» очень ярко обобщил и отобразил то и последующее время нашей жизни.

Лётчики-инструкторы и командиры постарались расширить наш кругозор в познании авиационных наук и воспитали наши характеры... Сильнее потянуло к книгам о небе, бескрайнем голубом просторе. Любимыми героями стали люди авиации с их смелостью и мужеством, их открытым сердцем, честностью, мужской твёрдостью и добротой. Мне запомнились тогда слова Валерия Павловича Чкалова — «Лётчик — это концентрированная воля, характер, умение идти на риск...» Они мне стали лётным компасом жизни.

Да, это прекрасное время юности! Оно особенно запомнилось нам и на-Цфистой горячей пшенной кашей с маслом, когда мы, промерзшие и уставшие, забежали в аэродромную столовую в зимние дни учебы. Такую вкусную кашу могли готовить только здесь, и она всегда имела почему-то легкий запах авиационного бензина. Этот приятный и благородный запах сохранился в памяти и по сей день.

Мы часто, с большим душевным теплом, при встречах вспоминали наш аэроклуб с Саней Горшковым, который тоже учился там и сейчас находился в соседнем купе.

Наша эскадрилья расположилась в двух купе. Ребята обживались и знакомились ближе друг с другом. В принципе, они все уже были знакомы, только я попал к ним «новенький». С командиром эскадрильи Бокачем Борисом и его замом по политчасти Василием Ларионовым и лётчиками Николаем Верминым, Александром Литвинюком, Геннадием Локтевым я сразу нашел общий язык, как будто был с ними давно знаком. Видно так бывает со всеми честными, добрыми и отзывчивыми людьми, каковыми они были в своём существовании. А вот с двумя: В.Н. и А.П. общего доброжелательного восприятия не получилось. От них исходила какая-то недоброжелательность. Да и меня психологически не тянуло к таким людям. Но служба есть служба, пришлось уживаться. Хотя их душевный холод ко мне так и не пропал до последних дней службы.

По настроению ребят чувствовалось, что война для нас ещё не кончилась в победном сорок пятом. Мысль о будущих схватках с противником уже прочно вошла в наше сознание, а это сильно сближало нас для решения общей интернациональной задачи.

Коллектив, собранный из разных частей, со средним возрастом лётчиков до 27 лет, быстро стал единым, целым. Большую роль в этом единении сыграл наш командир дивизии Иван Никитович Кожедуб, со своим авторитетом легендарного лётчика-истребителя, умевшего на поршневом истребителе сбивать реактивные самолеты врага. Мягкий, отзывчивый и душевный в повседневной жизни и собранно-четкий, изобретательный в боевой обстановке, он олицетворял в себе человека, которому мы были многим обязаны. Мне пришлось встречаться с ним в различных жизненных ситуациях и всегда в душе у меня оставался неизгладимо-приятный след этих встреч...

Как-то на учебно-тренировочном самолете он проводил проверку моей техники пилотирования в сложных метеоусловиях. Предстояло выполнить пилотаж в зоне на малой высоте в облаках. Мне захотелось выполнить его как можно лучше, короче говоря, немного «хвастнуть» перед знаменитостью. И я, в нарушение инструкции, выполнил вираж-восьмёрки с креном в 60 вместо положенных 30 градусов. Получилось просто здорово, как я оценил сам. Самолет вошел в свою же струю вклученного воздуха, оставленного после левого, а затем правого виражей. Слышу по переговорному устройству бархатным басом: «Какой крен держать надо? Повторите восьмёрку». Пришлось повторить.

Правда, виражи получились опять хорошие, но уже с меньшим креном. Остальные фигуры я выполнил без отклонений от нормы.

После полета Иван Никитович строго предупредил меня, что так делать нельзя, особенно на низкой высоте и пообещал снизить оценку полетов. Но потом, видя, что я искренне раскаивался в содеянном, а это было видно по моему смущенному лицу, он этого не сделал.

Этот урок оставил след в моем сознании на всю летную жизнь. Я никогда больше не поддавался соблазну нарушить установленные нормативы при производстве полетов в сложных метеоусловиях ни днем, ни ночью.

Успешно сдал экзамены на военного летчика первого класса, и в октябре 1950 года получил удостоверение и значок инструктора по выполнению этого вида полетов.

Характерна также была встреча за два дня перед самым отъездом в правительственную командировку.

...Я отпросился у командования съездить в Голицыно и попрощаться с отцом. Как исключение, мне пошли навстречу и отпустили, хотя был строгий приказ никуда никому не отлучаться из части. В то время сообщение с нашей частью по железной дороге было очень затруднено, а времени мне дали «в обрез». Поэтому обратно я решил возвращаться на какой-нибудь попутной машине, идущей до магистрали. Стою, смотрю, идет по шоссе легковой «газик». Я поднял руку, машина останавливается. А в ней на переднем правом сидении сидит И. Н. Кожедуб. Я оторопел. Что делать? Докладываю, так и так. Он говорит: «Ну хорошо, садитесь». Сам выходит из машины и даёт мне возможность сесть на заднее сидение. Я поблагодарил его, и мы двинулись в путь по заснеженной зимней дороге. Кругом был лес. Какая-то грусть запала в душу от этого созерцания — вот, скоро и надолго этот пейзаж не будет ласкать глаза привычным своим великолепием...

Лес... В любое время года он по-своему ласкал глаза своим целомудренным великолепием: был задумчиво суровый, с тяжелыми от снега лапами ветвей — зимой; стоя в кружеве подвенечного платья девушки — весной; укутанный свежим утренним туманом; а в многообразии осенних красок, сменивших летнюю прелесть зелени, вообще был неповторим. Мы часто, находясь на боевом дежурстве, слушали его разговор с ветром... Лес оставался для нас загадкой природы — так нам хотелось.

Иван Никитович любезно расспросил меня об отце. Сообщил, что скоро тронемся в путь, справился о моем настроении и о настроении товарищей. Был разговорчив и весело шутил. С ним было приятно разговаривать, и я быстро оправился от той неловкости, которую чувствовал, садясь в машину.

В эту командировку летчиков он отбирал сам. Такое ему было дано право. Право, конечно, исключительное, но продиктованное необходимостью. Мы понимали, что в такой командировке велика роль буквально каждого лётчика. Он знал гораздо больше о вашем назначении, чем мы, но и мы всё же догадывались о цели нашей командировки.

...Поезд увозил нас всё дальше и дальше от столицы нашей Родины на Восток. Сводки последний известий сдержанно и скупно сообщали о боевых действиях в Корее. В окнах вагона проплывали города и огромные стройки Сибири. На остановках поезда мы не выходили, нам не разрешали, да их и было очень мало. «Литерный» шел по режиму военного времени, со всеми предосторожностями, и службы обеспечения его движения действовали четко, видимо, ещё остался ритм работы у них от недавнего военного прошлого.

В Иркутске нас «побаловали банькой». Баня была огромная. Говорили, что её ещё Пётр I построил. Её стены видели многие поколения русских людей. Здесь мылись революционеры, идущие по этапу, на каторгу, и сибирские дивизии, идущие на фронт, а теперь и нам была предоставлена эта возможность. После бани посвежевшие и с приподнятым настроением мы двинулись дальше.

Вскоре показался Байкал — все прильнули к окнам. Нас заворожило это величественное творение природы, удивила сила рук человеческих, воплотившая разум народа в тоннелях, рельсах и мостах — этой огромной транссибирской магистрали.

Немногие из нас были в этих суровых краях, о которых мы слышали только в песнях, и вот теперь они перед глазами.

В Чите нас встретил Иван Никитович Кожедуб, который туда прилетел самолётом. Он задержался в Москве по делам службы и обогнал нас. В эти дни в стране проходили выборы в органы государственной власти. Мы тоже проголосовали, но только в поезде.

...Прибыли на пограничную станцию Отпор. Маленькая, суетливая станция встретила нас приветливо. Народа было много. Кто ехал в Китай помогать строить и восстанавливать промышленность, разрушенную войной, ведь только год прошел, как Китай стал народной республикой; а кто уже возвращался, оставив там свой труд и подарив китайцам свои знания. Ехали даже эмигранты из Китая, эмигрировавшие еще в 1915 году и оставшиеся там на обслуживание КВЖД.

МАНЬЧЖУРИЯ

Небольшой местный поезд, после некоторых пограничных формальностей перевёз вас через ничейную зону границы, где мы сняли погоны со своего обмундирования. На китайской стороне вам пришлось пересест в вагоны японского образца. По нашему представлению, вагоны были довольно тесные и неудобные. В неплотных соединениях трубопроводов отопления шипел пар, а на перроне слышалась непонятная речь. Везде сновали люди с винтовками японского образца и в мохнатых «треухах» на голове. В воздухе было морозно. Снег лежал только в низинах. Ветер поднимал сухую пыль, которая резала глаза. Выходить из вагонов на этот какой-то чужой ветер как-то не хотелось. Нам принесли паёк — колбаса и белый хлеб. Мы отказались, но нас предупредил переводчик, что китайцы могут обидеться, и мы приняли этот дар, который они всем выдавали, кто переезжал границу, так как с питанием в пути было плохо.

Поезд шел по маньчжурской земле, знаменитой своими однообразными пейзажами голой степи. Правда, местами попадались небольшие заросли кустарника да редкие деревья. В довольно редко попадающихся населенных пунктах мы почти не видели людей, но зато бросалось в глаза большое количество свиней странной породы: чёрные или с небольшими белыми пятнами но, почему-то, с длинными ногами — ноги у них были длиннее, чем у наших домашних свиней. Взгляд невольно обращал внимание на многочисленные баскетбольные площадки, даже при нескольких домиках жилья. Видимо, японцы в свое время уделяли большое, внимание этому динамичному виду спорта, который хорошо развивает осмотрительность и взаимодействие между партнёрами.

Унылая природа не давала удовольствия любоваться ею всё время и окно вагона, и мы больше уделяли внимания играм в шахматы, домино, вели различные беседы, не касаясь военной тематики. В пути мы питались в вагоне-ресторане. Обслуживали нас официанты — мужчина и женщина — хороша говорившие по-русски.

Нас предупредили, что в пути надо быть осторожными во всех отношениях, так как в этом районе ещё сохранились и действуют эмигрантские боевые группы, ненавидящие советских людей. Мы ехали по территории Маньчжурии в своей форме, но без знаков воинского различия, и это вызывало любопытство посторонних. На одном из разъездов КВЖД поезд остановился, и к нашим товарищам, вышедшим немного размяться у вагона, подошел любопытный старичок и спросил по-русски:

— Кто такие? Далеко ли путь лежит? — закурил, посетовал на житьё-бытьё, на трудности жизни и так далее. Ребята отвечали уклончиво, и он на смог ничего нужного для себя узнать, ушел в будку стрелочника. В осанке его чувствовалась военная выправка казака, да и пышные усы выдавали его прошлое.

Поезд подходил к какому-то крупному железнодорожному узлу. Пошла сильно развитая железнодорожная сеть. Большие пакгаузы, огороженные тремя рядами колючей проволоки, с изоляторами на среднем ряду, видимо, по этому ряду пропускался ток. Эти обычные «технические усовершенствования» японцев попадались потом нам на каждом

шагу. На вокзальном здании было написано «Харбин». Вот он — Харбин, логово белой эмиграции в Китае. В то время, как нас информировали, в городе насчитывалось их более 30 тысяч человек. Харбин, начавший свое существование с палаток и наспех сколоченных бараков рабочих и инженеров, строящих Китайско-Восточную железную дорогу, которую царское правительство в своё время, по договору с Китаем прокладывало на маньчжурской земле, превратился в крупный город.

Следующим крупным узловым пунктом было Чанчунь, куда мы прибыли ночью. Ночь здесь была похожа на южную, было очень темно и тихо. Наш поезд свернул резко влево и пошел на Восток. Вскоре по вагонам раздалась команда приготовиться к выгрузке. Когда наше движение совпадало с движением в район Порт-Артура, где стояло много наших войск, то наши форма нас не демаскировала, а сейчас надо было готовиться сменить ее на форму войск этого района. Американская разведка не дремала. Американцам удалось поднять шумиху в прессе по одной нашей соседней части, которая должна была задолго до нас отправиться в Китай и Корею. Их переодели в гражданскую одежду, и они отправились. Однако командованию пришлось их задержать на Дальнем Востоке из-за шума, поднятого американцами.

Войну в Корее американцам удалось развязать под голубым флагом Организации Объединенных Наций, а отсюда нетрудно догадаться, что к чему. Воевали на стороне Южной Кореи американцы, австралийцы, турки и прочие.

Наш эшелон остановился в Дунфыне, и мы, засидевшиеся в вагонах, быстро их освободили. Разместились на аэродроме, который был построен за два месяца со всеми капитальными постройками для служб обеспечения и жилья для личного состава и даже с клубом, что для нас было очень и очень любопытно. Бетонированная полоса с рулежными дорожками и капонирами (укрытиями для самолетов), выложенными из джутовых мешков с землей, говорили о серьезности стройки. Двух-трёхкомнатные домики летно-технического состава были из кирпича и оштукатурены снаружи и внутри. Только отапливались они печками. Внутри имелись нары, покрытые матрацами с подушками, наполненными зерном; говорили, что это зерно чумизы. Мы спали на нарах по двое. Я разделял топчан с замполитом эскадрильи Василием Ларионовым, который на досуге очень любил слушать песню «Дороги». Мы все любили эту песню и поэтому по вечерам заводили патефон, который разносил мелодию по коридору...

Эх, дороги, пыль да туман,
Холода, тревоги, да степной бурьян...
Знать не можешь доли своей,
Может, крылья сложишь посреди степей...

Эта песня уводила мысли куда-то далеко-далеко... В эти вечерние часы отдыха она звала к размышлениям, как-то своеобразно особенно настраивала струны души. Некоторым это напоминало землянки военного времени. Борис Бокач и Саша Литвинюк вспоминали их на Крайнем Севере, другие — на юге...

Постельным бельем нас здесь снабдили, а вот с нательным было хуже: некому было стирать. Попытались обратиться к местному населению, но оно было плохо знакомо с мылом, и после первой неудачной стирки, пришлось заниматься самим. Достали тазики, накипятили воды, и тут нас постигла неудача. В этой местности вода при кипячении становится красной, выпадали какие-то хлопья, и даже выстиранные в ней носовые платки приобретали после стирки светло-коричневый цвет. Но ребята у нас в эскадрильи были наблюдательные и очень изобретательные. Друзья — весельчак, оптимист Николай Вермин и неразговорчивый, но мягкий и душевный Саша Литвинюк, привлекавшие меня своей бескомпромиссной честностью, — установили, что, если воду не доводить до кипения, а просто подогреть до температуры чуть выше температуры тела, то она остается относительно прозрачной, и бельё своё мы всё же постирали, передав опыт другим.

Вскоре батальон аэродромного обслуживания (БАО) освоил все непредвиденные трудности нашей бивуачной жизни, и нам больше не пришлось заниматься стиркой.

Ещё одно неудобство было с баней, точнее, с ее пропускной способностью. Баня была очень маленькая и запускали туда не более десяти человек. В середине моечного зала стоял большой открытый котел, наполненный водой. Вода подогревалась снизу, из топки, находящейся на улице, до такой температуры, чтобы «не покраснела» (холодная вода стояла в двух ведрах рядом на скамье). Мы тазиками черпали теплую воду из котла и мылись. Одна партия мылась, а другая — ждала, пока снова зальется вода и её подогреют. Нас переделали в другую форму — форму китайских добровольцев.

Покончив с бытовыми вопросами, мы начали готовиться к полётам по всем правилам, как было положено. Стали знакомиться с тактикой действий противника на данном участке фронта, изучали новый район полётов по карте и на память рисовали его. Перед нами выступал преподаватель тактики из академии, находящийся в командировке. Он обобщал здесь опыт боёв ранее прибывших товарищей, уже встречавшихся с американской авиацией.

Американцы в то время чувствовали себя хозяевами положения в корейском небе и вели себя нагло из-за безнаказанности. Корейцы не могли противостоять американской мощи в воздухе. Противодействия со стороны Северной Кореи почти не было, за исключением двух частей наших истребителей. Американские бомбардировщики ходили даже без прикрытия истребителей. Американцы гонялись на реактивных истребителях буквально за каждым человеком, показавшимся на дороге. К нашему прибытию в район боевых действий был случай, когда два реактивных истребителя открыли стрельбу по девочке-корейке, перебежавшей через площадь. Она бежала из школы. Они со второго захода в атаку все-таки убили её. Об этой печальной истории поведали нам очевидцы — наши товарищи, которые были в этот момент там, на посту оповещения.

До нашего прибытия в этот район у американцев появились небольшие группы «Сейбров» Ф-86 до пятнадцати штук. Но нашим предшественникам вести маневренные бои с ними не приходилось. Поэтому сложилось впечатление, что на реактивных самолетах возможна только одна атака на встречных курсах и они больше друг друга не увидят. «Сейбры» были новейшие американские истребители, они их очень оберегали и в маневренный бой не пускали.

Теория трудности атак реактивных истребителей долго вынашивалась нашими теоретиками и раньше, и вот они нашли ее подтверждение именно в этой обстановке, на корейском участке фронта, когда американцам не надо было вести массовых боев за превосходство в воздухе. Они его и так имели, хотя и из-за безнаказанности своих действий. Эта теория наложила отпечаток и на нашу технику. Наши самолеты МиГ-15 не имели бронеспинок и броненалокотников, которые так много спасли от ранений летчиков времен Отечественной войны. Нам пришлось вызывать заводские бригады для установки бронеспинок на самолеты, когда бои приняли настоящий массовый характер боев, похожих на бои Отечественной войны. Нам пришлось в эту надуманную теорию немедленно вносить поправки. В бою в основном использовался вертикальный маневр, но и не исключалась у нас и горизонтальная плоскость. Все зависело от условий, места и времени. Внутри боя сохранились все те же параметры и элементы боёв времен Отечественной войны. С земли наблюдать такой бой реактивных самолетов, конечно, трудно, а порой и невозможно. Он захватывает большое воздушное пространство и по высоте и в глубину. Но внутри боя, между самолетами параметры остались те же: преимущество в скорости, в маневре, прицельном огне и выдержке летчика, умноженной на грамотное ведение боя, смекалку и индивидуальное мастерство во владении техникой на всех высотах, доступных самолету. Современный истребитель несет на себе мощное вооружение, и оно должно быть использовано максимально и ведущим, и ведомым. А это можно сделать только при умелом взаимодействии в паре. Ведомый за ведущим не должен следовать слепо и повторять все его маневры, идя в плотном строе, как часто поступали ведомые американских пар, для создания видимости количества самолетов в воздухе. В ведомые они, видимо, выделили слабо

подготовленных летчиков, поэтому очень часто бывали случаи «жертвенного» сохранения места в плотном строю пары. Ведешь огонь по такому ведомому, а он боится куда-либо уклониться — идёт близко от своего ведущего и слепо повторяет все его маневры. Среди американских пар хорошо маневрировало только небольшое количество, видимо, бывших немцев. Особенно хорошо получалось у них маневрирование при атаке наших самолетов сзади. Они ходили «змейкой», плавно меняя положение относительно друг друга и цели. Часто наши бой разворачивались не совсем так, а иногда и совсем не так, как разрабатывались в классах тактики. И тогда поистине бесценной становились отвага, преданность, инициатива каждого командира и летчика.

В Дунфын, через пару дней после нашей высадки, прибыла боевая техника. Быстро собрав самолеты и нанеся на них корейские опознавательные знаки, смыв свои, мы приступили к тренировочным полётам и боевому дежурству. Погода нам в этом районе не благоприятствовала: был сильный мороз, доходивший до 38 градусов по Цельсию, даже земля трескалась от холода. Снег лежал только в неровностях почвы, а сильный ветер гнал пыль, которая резала охлажденную кожу лица: приходилось натягивать шарф на нос и одевать шерстяной подшлемник. В кабинах истребителей было холодно, поэтому дежурили мы только по полчаса и сменялись поочередно. Кабина истребителя очень тесная, и сидеть там в меховой куртке, а тем более вести настоящий воздушный бой в такой одежде не с руки, поэтому сидели в кабинах только в легких кожаных курточках.

Питались мы в столовой городка. Первые дни пищу нам готовили китайские повара. Обед у них состоял из 7–8 блюд, но всего было понемногу. Готовили они очень вкусно, на столах было множество различных приправ. Но порции были настолько малы, что после обеда ощущался небольшой голод и хотелось чего-нибудь ещё перекусить. К примеру, порционное блюдо из жареной картошки состояло из пяти штукечек закороченных ломтиков картофеля и всё. И так каждое блюдо — приготовлено вкусно, но мало по количеству. Курятина было тёмно-синяя, причину этого мы установили через несколько дней, когда однажды выходили из столовой, то увидели, как привезли живых кур, связанных за ноги по нескольку штук. Связки бросали под большие кованые колёса телеги. Телега двигалась и давила кур своими колёсами. Это зрелище было для нас дико: так вот почему курятина имела странный цвет — кур не резали. Таким же способом китайцы расправлялись и со свиньями. Часто из посёлка, расположенного рядом с нашим гарнизоном слышались истошные «крики» свиней. Этот визг неприятно было слушать. Мы попросили узнать, в чем дело? Оказалось, что китайцы забивали свиней палкам: дубасили их до тех пор, пока свиньи не выпускали дух. Китайцы говорили, что таким способом они выбивали из свиней «злого духа». Это длилось довольно долго, почти все светлое время дня. Командование, видя наше неудовлетворение питанием, поставило для приготовления пищи наших поваров. Обед стал обычным — из трех блюд и по хорошим порциям. Китайские повара с испугом смотрели на наши порции, которые мы свободно поедали. Они с удивлением качали головами и цокали языками. Конечно, они не представляли, что, чтобы летать на реактивной технике, а тем более, вести бой, нужна калорийная пища, а иначе не выдержишь нагрузок.

На этом аэродроме мы переучивали корейцев летать на МиГах, учили их вести воздушные бои. Для этой цели была выделена специальная группа лётчиков-инструкторов. В неё вошли Федя Яковлев, Петя Зыков, Петя Милаушкин и Вердыш. Руководил этой группой командир полка Вишняков. Как-то он рассказывал нам о трудностях, с которыми шло обучение. Не все корейцы стремились вылететь самостоятельно и научиться вести воздушные бои. Были случаи, когда он, проверяя их на предмет разрешения на самостоятельный вылет, сталкивался с грубейшими «ошибками» обучающихся при посадке. Некоторые курсанты специально выполняли при посадке низкое выравнивание и почти «лезли в землю». Один полет, два, три... и всё одно и то же. Ему приходилось все время вмешиваться в управление с задней кабины МиГа, где он сидел. Наконец; ему надоели такие упражнения с одним из проверяемых, и он заставил себя не трогать управление во второй кабине, где он находился. Он решил: «Ну что ж, разобьёмся, так разобьёмся вместе, но

дальше продолжаться этот обман не должен». И что же получилось? А получилось то, что он и ожидал: корейский летчик прекрасно видел землю и в самый критический момент вывел машину у самой земли и посадил её — не захотел стать прахом. Вишняков тут же вылез из кабины и через переводчика приказал «курсанту» взять боевой самолет и сделать два самостоятельных полета. Кореец удивленно вскинул брови, покраснел, а потом отправился к самолёту и сделал два отличных полета. Видимо понял, что его трюкачество разоблачили.

Приближался новый 1951 год. Писем из дома еще никто не получал, но мы писали много. Слишком долго шли письма в один конец. Самый короткий срок был 12–14 дней. Собрались мы на праздничный новогодний ужин все вместе. Перед нами выступил начальник политотдела Н. В. Петухов. Поздравили нас и мы друг друга с Новым годом, чокнулись, выпили немного и разошлись по своим домикам. Утром на улице нас встретило шествие разряженных «кукол» и «драконов». Они выделяли различные танцевальные фигуры под местную музыку. Это оказались школьники Дунфына, которые узнали, что у нас Новый год и решили дать новогоднее представление в нашу честь, хотя сами они празднуют этот праздник в феврале. Мы были удивлены этим неожиданным представлением, и в то же время для нас было это очень интересное зрелище.

В начале февраля мы были готовы к перелету вглубь Маньчжурии, в район Аньсяня. Нас перебрасывали туда для прикрытия с воздуха металлургического района, где трудилось много наших специалистов, присланных помочь восстанавливать домны и рудники комбината, разрушенные войной: сначала японцами — при отступлении, а потом китайцами, потому что это принадлежало раньше японцам. Ненависть делала свое грязное дело, а невежество не давало понять, что всё это может пригодиться народу. Наши товарищи полностью модернизировали весь комбинат на высшем уровне техники и запустили его в работу.

Перед перелетом на другую точку базирования, нас предупредили, что не все китайцы дружелюбно относятся к русским. Рассказывали нам о многих случаях, происшедших с советскими людьми, работающими в центральном районе Китая. Особенно иностранная разведка усердствовала в этом. Много раз пытались завербовать советских военнослужащих через различные знакомства с подставными лицами, а также женщинами, а потом шантажом пытались добиться различной информации. Но товарищи, попавшие в такое положение, докладывали по команде и их отправляли в Союз.

Китайцы, в угоду некоторым влиятельным кругам, делали даже инсценировки нападения наших военнослужащих на женщин прямо на улице, фотографировали и помещали в печать фотоснимки, как женщина отбивается от советского военнослужащего. Так было с одним капитаном из советников, который шел с одной гражданкой по улице и мирно беседовал. Дойдя до определенного места эта женщина вдруг, ни с того ни с сего, размахивается и бьет его по лицу, а в это время их фотографируют из-за угла, и этот снимок попадает в печать с соответствующей надписью. Немного раньше, до нашего прибытия, была разоблачена группа, действовавшая в одном из учебных центров по подготовке летчиков к полетам на реактивной технике. За приборную доску кабины Як-17 диверсанты подкладывали две большие снотворные таблетки, и, когда они обдувались воздухом, то испарялись. Летчик в полёте засыпал, вдыхая этот воздух, и разбивался. Эти частые случаи гибели курсантов прививали неуверенность и страх перед советской реактивной техникой, вызывали сомнения в её техническом совершенстве. В свое время в Китае было много разведок, и почти каждая империалистическая страна имела своих резидентов с соответствующими кадрами и явочными квартирами. А после революции эти разведки соединились вместе под общим американским контролем.

Нас предупредили также, что при поездках в командировки одиночно или небольшими группами, надо не терять бдительности и не поддаваться на провокации. А провокации могли быть на каждом шагу, особенно в центральных районах Китая. Когда обучали техсостав, состоящий из корейцев, для обслуживания реактивных истребителей в Дунфыне, и китайцы узнали об этом, то они отказались их кормить. Видно, давняя вражда давала себя

знать. Ведь когда-то Маньчжурия была оккупирована Японией. Наместниками над китайцами японцы ставили корейцев, а сами, как «великая раса», разбирали конфликты между местным населением и корейской администрацией. Так у них решался национальный вопрос.

...Итак, в один из февральских дней, а точнее, 12 февраля, мы поднялись в воздух и взяли курс на Мукден. Район Мукдена специализировался авиационной промышленностью. Недалеко от Мукдена Советский Союз в 1956 году современный авиазавод, который начал выпускать МиГ-17. Однажды мне об этом рассказал один из участников создания на заводе лаборатории статистической прочности А. Я. Кудряшов. Позже Китаю было предоставлено оборудование и целые стапеля для производства Ту-16. А в то время, когда мы были, авиационные предприятия этого района снабжали нас подвесными баками для горючего не очень высокого качества.

В Мукдене нас дозаправили топливом, и мы двинулись на знаменитую Аньшань. Аэродром там был построен давно, ещё японцами. Рулежные дорожки заасфальтированы. Бетонные укрытия для нескольких истребителей были похожи на перевернутые большие пиалы, полусферической формы. Аэродром был оборудован системой для ночных полетов, которую мы и использовали ночью.

Удивительная штука — военный аэродром ночью. Всё то, что днем кажется привычным, естественным и не стоящим внимания, ночью приобретает какой-то совсем иной таинственный и загадочный смысл. Луч прожектора временами освещает посадочную полосу. Стоянка самолетов угадывается только по верхней кромке силуэтов машин, и то если небо чистое. Взлетает ракета. И, несмотря на всю таинственность ночи, аэродром работает спокойно и привычно, никакой суеты, всё организовано, чётко. Этот неповторимый ритм сплачивает людей в единый целый организм, который размеренно дышит и уверенно работает. Здесь мы продолжали боевое дежурство и числились во втором эшелоне у частей, ведущих боевые действия в корейском небе. В свободное от дежурства время занимались боевой учебкой на земле и в воздухе.

В первый день прилета на этот аэродром некоторым нашим товарищам разрешили повидаться с ранее прибывшими в Китай летчиками, находящимся уже в поезде, идущим на Родину. Это был полк нашей дивизии, который уже год был в Китае и прикрывал небо над Шанхаем и Пекином. Они провели несколько десятков воздушных боев с американской авиацией в корейском небе. Мне тоже хотелось попасть на эту встречу, но я не попал. Я служил в этом гвардейском полку, и там у меня было много друзей. Мне хотелось увидеть Сашу Андрианова, поговорить по душам, вспомнить совместную службу в Армавирском училище, передать привет моей семье — мало ли о чем могут говорить летчики после длительной разлуки.

Чтобы читатель оценил обстановку, в которой приходилось находиться, скажу, что в те дни многие товарищи этой группы были награждены орденами и несколько человек получили звание Героя Советского Союза, которое присваивали тогда за 3–4 сбитых самолёта противника, орденом Красного Знамени награждали за 30 боевых вылетов, орденом Ленина — за 120 боевых вылетов — такова была психологическая сложность обстановки, в которой находились люди. В мирное время им приходилось драться и терять товарищей, у которых были семьи, знакомые с оставшимися в живых. Это было тяжелое испытание людей на моральную прочность. Правда, по окончании нашей работы, все вышеизложенные вопросы по нашей дивизии были почему-то скомканы.

...Жили мы в Аньшане не на аэродроме, а в специальном военном городке, сделанном в своё время японцами, в двухэтажных домах с удобствами, даже с шикарными ворсистыми коврами на бетонном полу, которые нельзя было трогать из-за ветхости — они рассыпались. Эти ковры никогда не выбивались от пыли, а её там было предостаточно. Мы хотели их выбить, но потом бросили эту затею, так как целиком их нельзя было поднять с пола.

Дома располагались в шахматном порядке, и не трудно было определить, что это было сделано с точки зрения круговой обороны при нападении на городок. Один дом прикрывал

другой при бое внутри городка. Крыши домов были плоскими, где можно было устанавливать тяжелое оружие. В городке были хороший клуб и большая столовая с множеством других подсобных помещений. Весь гарнизон был обнесен тремя рядами колючей проволоки (центральный ряд был под напряжением). Выход с территории гарнизона разрешался командой не менее трёх человек и под охраной вооруженного представителя из спецхраны. И. Н. Кожедубу дали красную машину со специальным козырьком для защиты лобового стекла. Управлял ею его адъютант Петя Курилов, очень спокойный, внимательный и отзывчивый товарищ. Главное — он не был заносчив как некоторые адъютанты больших начальников. Как-то наше командование было приглашено на большой банкет к советским товарищам, работающим на металлургическом комбинате. Встреча была очень сердечной... Они были обрадованы появлением там Кожедуба. Приглашали побывать у них ещё раз, но этого не произошло в силу сложившихся обстоятельств.

Приближался день Советской Армии, 23 февраля 1951 года. Намечая лось в этот день провести торжественную часть после праздничного ужина с демонстрацией кинофильмов, которые мы давно не видели. Ужин у нас задержался на два часа, по причине срочного приготовления другой пищи. Нам потом сообщили, что приготовленный праздничный ужин был отравлен диверсантами, руководил которыми китаец, вывозивший на лошади отходы столовой за территорию городка. Да, удар по летному и техническому составу дивизии был рассчитан точно. Диверсанты могут сделать больше потерь в личном составе, чем бывает потеря в открытом бою с противником. Это ещё раз подтверждает, что пищеблок воинских частей должен особо строго охраняться и контролироваться. Мне вспомнился случай во время войны, когда были отравлены 600 человек курсантов Армавирского училища, которые были надолго выведены из строя. Много было тяжелых случаев отравления, но, благодаря медицине, смертных случаев не было. Как видите, эти методы не новые, но при потере бдительности действуют четко и с большим эффектом. Нас эта участь миновала, так как не была потеряна бдительность у наших товарищей. Так же был раскрыт заговор по взрыву городка, заранее заминированного, с подставкой смертника, который должен был включить рубильник взрыва и сам погибнуть.

На аэродром мы ездили в закрытых брезентом машинах. По пути часто попадались табуны мохнатых собак. Оказывается, собаки в Китае, и особенно в Корее, в большом почете. Говорят, что корейцы готовят кушанье из собак для особо уважаемых гостей. Собачий жир, якобы, помогает излечивать туберкулез — так нас информировали «знатоки».

Люди в тех местах все ходили в брюках и куртках, независимо от пола. Костюмы были хлопчатобумажные, чёрного или тёмно-синего цвета. Мы, на порах, даже с трудом различали по одежде: идет это женщина или мужчина. Но потом освоились — у женщин была более мягкая походка, в ней улавливалось что-то кошачье, восточное. Большинство женщин ходили в деревянных туфлях.

В поездках на машинах нам часто приходилось видеть: посреди поля продолговатый ящик, довольно больших размеров, напоминающий китайские лодки. Оказывается, это так они хоронили умерших, у которых не было родственников. Неприятно было смотреть на весенние пустые поля с таким ящиком посреди поля.

В Аньшане мы задержались ненадолго. Американцы усилили боевые действия в воздухе снова прибывшими группами на «Сейбрах» Ф-86. Наше командование оперативной группой войск решило направить нашу дивизию в бой. С началом апреля мы вылетели на корейскую границу и с ходу вступили в бой. Некоторые наши группы даже без посадки на аэродроме Мян-Гоу встретились с авиацией противника. Это было немного для нас неожиданно. Один из наших летчиков даже атаковал американского разведчика Б-45 (четырёхтурбинный реактивный самолет, его турбины были попарно подвешены на двух пилонах под крыльями), не перезарядил оружие, то есть действовал как в учебном бою, «обстрелял» по нему из фотопулемета, пленка была хорошего качества, но «цель» ушла — не стала ждать, пока по ней ударят из пушек. Ещё не приобрели мы привычки сбивать

самолеты противника в мирные дни. Надо было преодолеть этот психологический барьер. И мы его скоро преодолели. Первый погибший наш летчик Борис Образцов, раненый в живот, однако, сумевший посадить машину в поле, переломил наше сознание. В дальнейшем не было боя, чтобы мы не возвращались с победой. Помогли нам в этом замполиты Докучаев и Сибиркин, которые сумели вселить в наши души ненависть к противнику. И. Н. Кожедуб приказал командирам полков самим водить людей в бой, а не отсиживаться на КП. Были сделаны оргвыводы по кадровым вопросам. Кожедуб предупредил некоторых товарищей, любителей держаться в стороне от боя. И всё пошло нормально. Люди поверили в свои силы. Один из командиров полков Е. Г. Пепеляев получил по окончании работы звание Героя Советского Союза. На должность второго командира полка вступил Вишняков, который тоже был представлен по окончании работы к званию Героя, но оно не состоялось по непонятной для нас причине.

...Итак, после посадки на аэродроме, вечером нас пригласили на разбор лётного дня к лётчикам полка, который базировался здесь последний день, а назавтра должен был рано утром улететь в Аньшань на наше место. В этот день американцам удалось повредить ферму единственного железнодорожного моста через реку Ялуцзян, по которому шло снабжение корейских войск и китайских добровольцев, находящихся на фронте и на охране корейского побережья. Охранять его была необходимо потому, что американцы могли опять высадиться в тыл, как было под Сеулом. Все корейские прибрежные острова выше 38 параллели находились под контролем американцев, где у них были гарнизоны, охраняемые флотом, со средствами обеспечения деятельности американской авиации. Ферму моста за ночь восстановили, используя подручный материал. При разборе работы за день командующий оперативной группой войск С. А. Красовский сдержанно-требовательно предложил сделать доклады ведущих групп об их действиях и объяснить, почему были допущены американцы, к мосту? Я слышал об этом человеке очень много хорошего ещё с начала Отечественной войны, когда он был помощником командующего Северо-Кавказского военного округа. Красовский приезжал к нам в училище и с начальником училища К. И. Шубиным разрабатывал вопросы организации ПВО Армавирского оперативного района. И вот он перед нами, приземистый крепыш с усами, скрывающими доброту улыбки душевного человека, с лицом, умудренным опытом руководства большими авиационными соединениями. Мне понравилась его манера вести разбор: «Кто желает выступить?» — спрашивает он. Молчание. Тогда он говорит: «Выступить добровольно обязательно такому-то, такому-то и такому-то...»

После разбора была поставлена задача нашей дивизии, и мы с утра приступили к ее выполнению. Однажды мы увидели Степана Акимовича Красовского на стоянке самолетов, когда он с большим вниманием рассматривал и щупал выхлопную трубу МиГ-15 нашего замполита эскадрильи Василия Ларионова, у которого в бою загорелся двигатель, и он сел на аэродром с выплавленной выхлопной трубой миллиметров на 200. Красовский часто бывал в войсках, беседовал с летчиками и проводил совещания. Он воплощал в себе почти все положительные качества крупного военачальника советской школы воспитания: честного, высокой военной культуры человека, мужественного авиационного командира, большой человеческой души коммуниста. Его книга «Жизнь в авиации» перечитывалась нами по возвращению в Союз по несколько раз.

БОИ В НЕБЕ КОРЕИ

«...На всю оставшуюся жизнь
Нам хватит подвигов и славы...»
«...В бой мы шли не ради славы,
А ради жизни на земле...»

Американское командование в дни нашего прибытия бросило на этот театр военных действий большие соединения новейших современных реактивных истребителей типа «Сейбр» Ф-86, модификации которых в процессе боёв менялись довольно часто. Они были брошены в дополнение к «Шутинг Старам» Ф-80, «Тандерджетам» Ф-84, «Летающим крепостям» Б-50 и Б-29, «Глостер метеорам» и другим типам самолетов, базирующихся на этом театре военных действий. Американцы имели около 4000 самолетов в этом районе (за время боев Корею они потеряли до 2500 самолетов). Мы в тот момент располагали одной облегченной дивизией реактивных истребителей МиГ-15, двухполкового состава, а в эскадрилье было всего по 8 самолётов. Так что не густо. А задачи стояли большие:

- обеспечить тактическое и стратегическое превосходство в воздухе в этом районе;
- обеспечить прикрытие с воздуха стратегических объектов;
- прикрыть небо Северной Кореи и прилегающих районов Китая от налётов американской авиации.

Запасные аэродромы были на Ляодунском полуострове, где базировались авиационные дивизии, прикрывающие Порт-Артур с прилегающими береговыми районами полуострова и морскими рубежами нашего флота. В глубине Кореи аэродромы только строились. Когда они были готовы, и мы после боя должны были после боя сесть на них, американцы ночью разбили все взлётные полосы специальными бетонобойными бомбами, хотя строительство велось со всеми возможными средствами маскировки, даже бетонные полосы покрывались дёрном из травяного покрова — разведка у них работала чётко. Ежемесячно они выбрасывали в Корею большое количество диверсантов с различными заданиями, вплоть до захвата кого-нибудь из русских для доказательства, что они здесь есть. Разведчики американской стороны оснащены первоклассной техникой передачи информации, даже могли маскировать радиоаппаратуру под водой рисовых полей. Стоит такой «работник» и собирает рис, к нему не придерёшься, а когда обстановка позволяет, он вёдет передачу с передатчика, установленного в воде. Ночью работало очень много различных мигалок, указывающих цели для бомбометания. Наши спецслужбы никак не могли обнаружить радиостанцию, которая передавала сведения о нашем вылете, вплоть до бортовых номеров наших самолётов. Наземная обстановка в Корею, конечно, была сложной. На дорогах, особенно ночью, бывали засады и довольно крупных размеров.

Два месяца мы вылетали на любое количество самолетов противника эскадрильями (восьмёрками), и часто неполного состава, то есть шестёрками. Иногда вылетали полками, но каждая эскадрилья завязывала бой, который разбивался на пары из-за тройного, как минимум, преимущества по численности с американской стороны. Американские летчики имели возможность свободного выхода из боя, в безопасную для них зону над морем, куда нам ходить было категорически запрещено. Запрещалось нам летать и за Пхеньян, но в азарте боя это не всегда было выполнено. В то время у нас каждый вылет сопровождался групповым воздушным боем. И эти бои продолжались до конца нашей работы не переставая.

Немаловажное значение в воздушных боях имеет солнце, как маскирующий признак, а оно было всё время на стороне моря, где группировался противник. Вдобавок, самолёты противника были выкрашены в соответствующий маскирующий цвет. Наши самолёты блестели на солнце и отражали солнечные зайчики на большое расстояние. Условия нашего базирования с тактической стороны были очень невыгодны нам во всех отношениях. Нам противник предлагал, как только хотел, воздушную обстановку, а сами мы предложить ему что-либо не могли. К примеру, гнать противника прямо до их аэродрома под Сеулом, да и блокировать их аэродром тоже не могли. Они же пытались это сделать, но мы их быстро отучили, сбив несколько «Сейбров» вблизи нашей точки. Били мы их хорошо на всех высотах в том воздушном пространстве, которое нам отвело командование. Так что мы не унывали. Американцы прощупывали наши силы и возможности: на следующий день после нашего перебазирования нам пришлось встретиться с «Сейбрами» над мостами. Как мы определили с воздуха, к железнодорожному мосту был пристроен узкий мост для

автотранспорта с пропуском машин в одном направлении. Была в тот день многоярусная облачность с нижним ярусом около 2000 метров. Противник выскакивал под облако и на большой скорости прочесывал район боя, после чего сразу же нырял обратно в облачность. Нашей группе было приказано прикрыть мосты и никого туда не допускать! В облака не входить! С истребителями в бой не вступать! Американцы, зная тактико-технические возможности наших локаторов типа «П-3», подходили в район моста четвёрками в плотном строю, имитируя полет бомбардировщиков по скорости и боевому порядку. Наши локаторы так и фиксировали это. Поэтому И. Н. Кожедуб приказал в бой с истребителями не вступать, а ждать бомбардировщиков. Но их не было. Была отдана команда: «Все к мосту!» Мы рассыпались в районе моста по парам и носились роем. В первых вылетах при маневре пары рассыпались. Видимо, неправильно распределяли внимание лётчики: сознавая сложность полета, в котором тебя могут сбить. Невольно большое внимание уделялось внешней осмотрительности, а контроль за манёвром ведущего ослабевал.

В этом бою я всё-таки увидел пару «Сейбров», выскочивших из облаков. Направил свой истребитель на них, но они нырнули опять в облачность. В этот раз я больше противника не видел, но по командам с земли и между самолётами, доносившимся в наушники шлемофона, понял, что кое-кто даже стрелял по «Сейбрам». Саня Литвинюк даже хорошо различил окраску — они были окрашены в грязно-зеленый цвет и с белыми полосами на плоскостях фюзеляжа. При разборке этого полета И. Н. Кожедуб опросил всех, кто видел противника. Видели его большинство летчиков, тогда он сказал, что будем считать, что вы обстрелялись. Нам было указано на недопустимость полётов-одиночек. Одиночкам надо пристраиваться друг к другу, если потеряли ведущего или ведомого и составить новую пару. Пара должна быть неделимой! Действия внутри пары должны дополнять друг друга при атаке, усиливая в несколько раз ее эффективность — в этом взаимопонимании и смекалке — вот суть работы пары. Ведущим и ведомым пришлось сделать соответствующие выводы. При резком маневрировании в группе очень трудно держаться ведомым в строю, когда у всех двигатели работают на максимуме, тем более, если допустишь небольшой зевок в маневре. Двигатели ВК-1 был у нас хорошие, на максимуме работали почти весь полёт, и чем больше работали, тем лучше тянули! Даже иногда по восемь лопаток турбины выбивало пулями, а двигатель работал и хорошо тянул: так было у Г. И. Геся, который формально провел бой и только на выравнивании при посадке почувствовал, что двигатель заклинило. Итак, запаздывание с упредительным маневром по ведущему приводит мгновенно к увеличению дистанции и интервала. Для сохранения своего места в строю приходилось совершать небольшой маневр по высоте для набора скорости, а потом становиться на свое место.

Растягивание группы в глубину затрудняло поиск противника, так как приходилось смотреть только за впереди идущими — иначе потеряешь их из виду. Растягивание группы в глубину уменьшает боевые возможности реактивного истребителя для удара по противнику.

Нет правил без исключения: иногда в маневренном бою, то есть истребители противника атакуют первыми из-за солнца и сразу же уходят, а наши их не видят, отставание ведомого от группы оборачивалось победой в бою. Так было с группой комэска Николая Шеломонова. На одном из маневров ведомый последней пары, Федя Шебанов, отстал. Его — одиночку, не заметили «Сейбры» и бросились на основную группу. Федя не растерялся, открыл прицельный огонь и один «Сейбр» был сбит. Федя пристроился к группе, и все вместе без потерь они вернулись на точку. В книге И. Н. Кожедуба «Служу Родине» говорилось: «Надо бить врага кому сподручней...» — так и поступил Федя Шебанов. В правоте этих слов я не раз убеждался в боях: пока ждешь, что эту цель должен атаковать сосед справа или слева, а цель уже ушла.

Во второй половине дня, 6 апреля, была поднята в воздух эскадрилья Бориса Бокача в составе восьми самолетов. В этой группе находился и я. В воздухе по радио получили задание: встретить группу истребителей противника, идущих с моря, и завязать бой. Встреча произошла над береговой чертой на встречных курсах. Первая восьмерка «Сейбров» прошла,

не меня курса, а две четверки, идущие выше нас, полупереворотами хотели взять нас в «клещи» и зайти к нам в хвост. Мы сразу пошли на горку и рассыпались веером пар в разные стороны — пошел вертикальный бой. В этот момент была замечена на подходе ещё одна группа противника, о чём было доложено на КП. С аэродрома на помощь нам была поднята эскадрилья Шеломонова, которая гнала убегающего противника до самого Пхеньяна. Я со своим ведомым, Геннадием Локтевым, дрался с четверкой «Сейбров» — уцепился в хвост одной паре и со страшными перегрузками гонялся за ней, пытаясь на выходе из пикирования в нижней точке поразить ведомого этой пары. Автоматика прицела не работала на таких перегрузках. Приходилось брать цель по визиру и корректировать прицеливание трассой снарядов, вынося точку прицеливания по противнику так, что носом своего самолета закрывал цель. Снаряды всё время проходили между носом самолета противника и его левой плоскостью. Стрелял я из двух пушек 23-миллиметрового калибра. Для большего рассеивания приходилось немного раскачивать нос истребителя ножным управлением для более полного накрытия цели трассой снарядов. Самолёт противника покачивался от разрывов снарядов, но продолжал полёт. Впоследствии пленные американские летчики сообщали, что некоторые «Сейбра» привозили до девяти пробоин от 23-миллиметровых пушек и спокойно садились на свой аэродром, если снаряды не попадали в жизненно важные части самолёта.

Другая пара «Сейбров» этой четвёрки на пересекающихся курсах вела огонь по мне. Мимо меня летели сизые огоньки трассирующих пуль. В меня не попадали, но моему ведомому, Геннадию Локтеву, пробиты плоскость. Не выдержав этой карусели, «Сейбры» резким маневром вправо, немного не доходя верхней точки левой косо́й полупетли, на малой скорости вышли из-под моего огня. Во рту у меня пересохло, лицо пылало, левая рука почему-то нажимала кнопку передатчика, внутри всего лихорадило. Я немного успокоился от недавней схватки и увидел впереди себя восьмерку «Сейбров», следовавшую курсом на наш аэродром. Осмотрелся, ведомого рядом почему-то не было. Он, оказывается, оторвался от меня на одной из косых петель. Я погнался за шедшей впереди меня восьмеркой. Справа от меня вел бой своей парой Саня Литвинюк, слева тоже шла карусель боя, там была пара Бориса Бокача. Моё сближение с восьмеркой «Сейбров» было медленным. Вот и дистанция открытого огня. Я выключил автоматику прицела и навёл прицельную точку выше цели на зрительную величину фюзеляжа противника, потому что цель удалялась, а при стрельбе из пушек мой самолёт теряет скорость. Я дал длинную очередь из пушек левого борта по ведущему этой восьмерки. Трасса пошла к цели и замкнулась на ней. Самолёт противника качнулся: на левой плоскости произошел какой-то белый выброс, похожий на взрыв, и за ним потянулся легкий туманный след. С левым креном противник буквально нырнул под свой строй и с большим снижением пошел в сторону моря к береговой черте. Остальные «Сейбры» этой группы бросились за ним. Ну, думаю, попал прямо в их командира. Потом нам сообщили, что за Пхеньяном сел на живот «Сейбр», пилотируемый майором Вилли Кроном, который по происхождению был немец. У него не хватило горючего дотянуть до Суфона, где они базировались из-за повреждения бака с горючим моей пушечной очередью. Он был взят в плен. Этот «Сейбр» разобрали и на двух машинах везли к нам, но американская авиация машины эти разбомбила. Американцы боялись, что их новейшая техника попадет к нам в руки.

Я удивился, как мой ведомый, Геннадий Локтев, мог выдержать этот бой. Бой с такими большими перегрузками. Ведь у него две недели назад был приступ мочекаменной болезни, и после боя она сильно обострилась — ему пришлось уехать в Союз.

Дали мне нового ведомого, А.П., но мы с ним не слетались — не было психологической совместимости.

Есть неписанные законы войскового товарищества. Особенно они чувствуются и действуют в летной среде, тем более в боевых условиях.

После воздушных боёв, в первых числах апреля, американцы начали массированные активные действия на всю глубину воздушного пространства Северной Кореи. В ход были

пущены все виды и типы авиации. Нам приходилось вылетать по несколько раз в день и вести бои шестёрками и восьмёрками с любым количеством самолётов противника на всех высотах.

Как говорят поэты: «В бой мы шли не ради славы, а ради жизни на земле...»

Как-то Г. И. Гесь из гвардейского полка привёз на своем МиГе осколки американского поршневого истребителя — двойного «Мустанга», который взорвался в воздухе от снарядов, выпущенных им. Вообще-то это было любопытное для нас зрелище в те первые дни боев. Но этот случай предостерегал нас, что стрельба с близкой дистанции из всех пушек для реактивного истребителя небезопасна. Можно взорвавшимся самолётом противника повредить свой.

В одном из апрельских боев я упустил одного «Сейбра» из-за своей медлительности в открытии огня, точнее, из-за своего любопытства. Только прицелился и хотел открыть огонь, смотрю, а у него фюзеляж раздулся в три раза. Я прекратил прицеливание и хотел посмотреть, в чем же дело, что это с ним делается, а он резко сделал переворот и ушел под меня. Я, конечно, на большой скорости мгновенно проскочил противника, а погасить так быстро скорость мне было нечем, как это сделал «Сейбр», выпустивший, оказывается тормозные щитки. Любопытство первого момента потом перешло в досаду на себя.

На «Сейбрах» и «Тандерджетах» были двигатели «с дожогом», то есть с форсажем, что позволяло им после торможения быстро набирать скорость. Часто, бывало, смотришь за «Сейбром» или «Тандерджетом» — идет темный дымный след, значит, удирает «во все лопатки» — включил форсаж. Этого совершенства у нас тогда не было, а тормозные щиточки наших самолетов, а не щитки, как у «Сейбра», больше играли символическую роль — они не были приспособлены для выполнения маневра в бою. Как-то мы высказывали своё неудовлетворение работой щитков в боевых условиях группе конструкторов, приехавших к нам, но нам ответили, что это связано с переделкой и усовершенствованием модели: на это надо время и в данный момент закрывать конвейер на заводе нельзя. Значит, нам оставалось драться на этих же машинах.

Бои шли каждый день. Боевые вылеты стали чаще, видимо, противник решил навязать свои условия силой, посылая в бой более 300 самолётов в один вылет. Наши адъютанты эскадрильи В. Миданович, Н. Башканков и А. Чекалин не успевали оформлять как следует боевые документы на описание воздушных боев и обработку докладов летчиков. Не хватало времени, опыта и сноровки.

Начальники штабов полков тоже приобретали опыт работы, как говорится, «на ходу», правда, Токарев знал хорошо свою работу и раньше. В общем, учились работать в новой боевой обстановке и по-новому. Мелкие бои которые состояли из одной-двух атак не описывались и не фиксировались если не было сбитых самолётов с подтверждением с земли. Они проходили как само собой разумеющееся, как обычный рядовой полёт.

Однажды, после 6 апреля, вылетели мы по тревоге парами для прикрытия моста. Радиолокационные станции определили группу противника, которая шла в наш район. Была многоярусная облачность, нижний слой облачности слегка разорван. Я парой выскочил в район моста между первым и вторым слоем облаков, считая от земли, но противника не обнаружил. Слышу, Иван Никитович, наводит нашу пару на пару или четверку Ф-80 «Шутинг сатаров». Завязался бой. Мне не видно где, но чувствую, что где-то недалеко от меня. Смотрю во все глаза — кругом облачная пелена, горизонта и противника не видно. Слышу, ведущий нашей пары просит кого-нибудь помочь ему, а я его не вижу. Мой ведомый, А.П., передает мне по радиосвязи «Вон они! Вон!» Я его спрашиваю: «Где? Дай ориентиры». Молчание. Потом опять: «Вон они! Вон!», а я их не вижу. Говорю ему: «Выйди вперёд и укажи цель». Вышел, но не показывает... Ну, думаю, что же это такое? Розыгрыш, что ли, или так, выхваляется мой ведомый, хочет, чтобы по радио слышали на КП... Бой кончился благополучно, но на душе было пасмурно, в чём же дело? Ну и задал же он мне загадку. Я не вижу, а он видит но не хочет показать, где противник? Вот это вопрос! А противник, оказывается был под первым ярусом облачности, как потом выяснилось.

Пришлось снова на разборе полета повторить правила передачи информации о противнике ведущему ведомым и наоборот — с обязательным указанием чётких координат, которые ориентируют по направлению полёта, «справа или слева» — дается на глаз направление по горизонту в градусах, а затем «выше или ниже» траекторию полёта и тоже в градусах. Пример: «Противник слева — 30, выше — 20», и всё сразу становится ясно, куда бросить свой взгляд, а далее дается количество и тип. Если виден горизонт и ориентиры, бросающиеся в глаза, то можно использовать их и привязать цель к ориентирам. А. П. это знал! Но что-то схитрил.

Раннее утро 12 апреля 1951 года. Мы на аэродроме. Технический состав ещё задолго до нашего прибытия опробовал двигатели и подготовил самолёты к боевым вылетам. Надо отдать должное этим труженикам авиации. Федор Михайлович Круглякса и Виктор Иванович Казанцев — инженеры авиационных полков, всегда нацеливали технический состав на содержание боевой техники в образцовом порядке. Техников самолетов не приходилось уговаривать. Они видели, как их командиры экипажей — лётчики — тоже выматывались за день, да и риск у них был на пределе. Я, например, доверял своему технику самолёта Анатолию Леонтьевичу Микрюкову полностью, как говорится, больше, чем себе. У него была большая дружба с техником Аркадием Ивановичем Вдовухиным и это мне очень нравилось — на земле тоже очень нужно иметь чувство локтя товарища, а это чувство у них было развито особенно. Ни от одного лётчика я не слышал жалоб за всё это время на техсостав. Все они работали просто здорово! И командиры, и рядовые. Особенно им доставалось в подгонке подвесных баков китайского производства, которые никак не подходили под наши узлы крепления и всё время сифонили горючим в полете, демаскируя полёт группы.

...Прекрасный рассвет в этих местах. Лёгкий, прохладный ветерок щекотливо забирается за воротник. Днём будем очень жарко и влажно — чувствуется близость моря.

Дальние посты наблюдения и локационные станции начинают сообщать воздушную обстановку. Первые сообщения говорят о том, что денёк будет «жаркий»!

На аэродроме стоит напряженная тишина. Лётное поле, окаймлённое с северо-востока невысокими сопками, ещё дышало утренней прохладой. По краю его ползали заправщики, в капонирах работал техсостав, и привычный взгляд выхватывал откуда-то часть плоскости, то фюзеляж реактивного истребителя, пробитые пулями, которые срочно ремонтировались.

...Командный пункт информирует, что в наш район на небольшой скорости движется очень большая группа самолетов противника — тип неизвестен. На КП Иван Никитович Кожедуб принимает решение — выслать разведку. И вот с бетонной взлётной полосы аэродрома с оглушительным рёвом, особенно ощутимым в этой утренней тишине покоя, уходит в воздух шестерка МиГов. Секунда, две, и... всё смолкло, только марево воздуха, разогретого выхлопной струей двигателей, ещё колышется над бетонкой.

Мы все сидим в кабинах — готовность номер один! В наушниках шлемофона сквозь хаос «эфирной» морзянки четко слышатся доклады лётчиков воздушной разведки. Оказывается, обнаруженная группа самолётов противника шла на малой скорости для маскировки и была не что иное, как американские истребители типа «Сейбр» Ф-86. Шли они в плотном строю, что создавало на экранах наших локаторов имитацию полета бомбардировщиков. Невольно подумашь с уважением о наших товарищах, работающих на КП, какие только американские хитрости им не приходилось разгадывать. Много интересного мне рассказывали потом Алексей Плешаков, Николай Куралов и Александр Троицкий, которые там работали. Замысел американцев стал ясен и на этот раз: они хотели вызвать на себя наших истребителей, связать их боем, а тем временем настоящие бомбардировщики вышли бы с моря на боевой курс для уничтожения моста. И, действительно, разведчики сообщили, что над морем обнаружена группа бомбардировщиков, следовавшая «колонной ромбов» в направлении дельты реки Ялуцзян.

Американские «Летающие крепости» были прикрыты плотным кольцом реактивных истребителей прикрытия типа Ф-84 и Ф-80. Первая группа истребителей противника,

обнаруженная нашими разведчиками, набрала скорость вышла на прочёсывание района. Наши разведчики пошли в атаку на колонну бомбардировщиков. Лев Иванов поджигает одну «летающую крепость», ведя огонь по моторам. Его напарник, Кочегаров Саша, добавляет порцию снарядов. Бомбардировщик нехотя разваливается на куски и огненным факелом идет к земле.

Итак, мы все в воздухе. Кожедуб с командного пункта руководит боем, нацеливает всех нас на подходящие в район моста бомбардировщики. В общей сложности в налёте участвовало 150 истребителей и 48 «Летающих крепостей». С нашей стороны поднялось в воздух 44 истребителя — всё, что мы имели на аэродроме. И, вот уже первые факелы огромных машин потянули дымные следы к земле. Бой разгорелся на всём маршруте следования бомбардировщиков. Американские истребители, не торопившиеся выручать своих собратьев, носились по внешнему кольцу этой огненной орбиты и ждали удобного момента — кого бы из наших «подхватить» на прицел. С земли наблюдал этот бой наш технический состав. «Зрелище было впечатляющее, — рассказывали они, — бомбардировщики рвутся к мосту, наши МиГи их атакуют, сделав блестящее кольцо вокруг них и вытеснив истребителей противника на внешнюю орбиту, которая с земли казалась окрашенной в тёмный цвет. Самолёты противника имели темно-серый цвет, а наши блестели, как солнечные зайчики».

Моя четвёрка вышла выше строя бомбардировщиков и сразу ринулась в атаку сверху. Я в прицел брал сразу два Б-29 по стороне их ромба. В первой атаке дистанция открытого огня у меня была 1100 метров, выход из атаки — 400 метров, последующие атаки по дистанции были вполтину ближе к цели, даже от струи винтов бомбардировщика переворачивали машину на спину. Я видел, как мои снаряды вспарывали плоскости обеих машин, когда они попадали в один створ под трассу. Бомбардировщики не выдерживают наших атак и сбрасывают многотонные бомбы, не доходя до цели. Вздрыбленная земля медленно оседает пыльным облаком, дым достигает 2000 метров. Мы увлеклись боем и вошли в зону зенитного огня нашей артиллерии, самолёты вздрагивали от близких разрывов снарядов. Один из бомбардировщиков резко отворачивает от боевого курса и, отстреливаясь всеми башнями, идёт в сторону нашего аэродрома. Наш аэродром прикрыть некому. Немедленно перевожу свой самолёт в атаку на противника, находящегося в развороте. Сблизился очень близко с бомбардировщиком и вынес точку прицеливания вперёд, закрыв немного цель носом своего самолёта. Дал очередь из всех пушек и сразу же опустил нос самолёта, чтобы видеть цель и трассу — недолёт, метра на три трасса отстала от хвоста Б-50 (модификация Б-29 «Летающей крепости») и пошла в сторону аэродрома. Смотрю, летят снаряды прямо на бетонку. Потом мне рассказывали: «Когда снаряды стали рваться на бетонке, все, кто был в этом районе на земле, бросились к щелям и в укрытия, а потом сделали вывод, пренебрегать укрытием в боевой обстановке не следует». При атаке я прошёл близко за хвостом бомбардировщика. Меня перевернуло на спину струей воздуха от винтов. Я доворачиваю свой истребитель во внутреннюю сторону разворота и перехожу в атаку ещё раз. Ведомого рядом давно не вижу. Взял поправку в прицеливании и выпускаю весь боекомплект из трех пушек в хвост противнику, хвост разваливается на глазах. Экипаж оставляет «Летающую крепость» и спускается на парашютах. Один парашют чуть было не попал под удар моего самолета. Я успех резко отвернуть машину — вверх и в сторону. Бой продолжался. Мелькали истребители перед глазами: где небо, где земля — всё смешалось в этой адской карусели. Боекомплекта у меня больше нет, но из боя выходить нельзя. Передаю на КП: «Орехов нет» (это условно означает, что снаряды кончились). Кожедуб командует: «Из боя не выходить!» Делаю ложные атаки по истребителям непосредственного прикрытия. Вижу, пара «Тандерджетов» пытается зайти в хвост нашей паре МиГов. Я поспешил на помощь своим: зашел тоже в хвост паре противника. Сблизился с ним настолько, что заклёпки можно было на швах считать. Они заметили и стали «вилять» — хотели сбросить меня со своего хвоста. Дистанция для стрельбы вполне подходящая, а мне стрелять нечем. Для успокоения совести перезаряжаю оружие, думаю: «Хоть какой-нибудь „завалившийся“ снарядик

найдётся», — но пушки молчат! Увлёкшись этой немой погоней, я не сразу заметил, что ко мне хвост пристроилась пара «Сейбров». Они в начале моей атаки по «Гандерджетам» находились значительно выше меня, и я на них сначала не обращал внимания. Как вы знаете, у истребителя всё оружие направлено вперед, сзади его нет, сзади истребитель беззащитен. «Сейбры» с дистанции метров 300 открыли огонь по моему МиГу. На каждом самолете у них имелось по шесть крупнокалиберных пулеметов. Это я сразу почувствовал, когда забарабанили пули по поверхности моего МиГа. Я сделал резко полубочку и энергично вывел машину из пикирования на высоте 800–900 метров. «Сейбры», следуя за мной, на выходе из пикирования провалились ниже меня и немного отстали. Мой покалеченный МиГ с сильным правым креном нёся к аэродрому, плоскости была огромная дыра от вырванного корпуса компаса. «Сейбры» пытались меня догнать. Вот и аэродром. Слышу, Кожедуб информирует с КП: «Одиночка! Одиночка! Сзади пара „Сейбров“!» Отвечаю: «Вижу!» и делаю резкий разворот вправо в зону зенитного огня прикрытия аэродрома. «Сейбрам» это не нравится и они отстают. Я благополучно приземлился. Мой техник А. Л. Микрюков осмотрел машину и обнаружил восемь пробоин. Ребята, ещё разгоряченные боем, весело обмениваются впечатлениями, я присоединяюсь к ним и тоже принимаю участие в этом захватывающем разговоре. Фотоплёнку моего фотопулемета при первой же очереди из всех пушек сорвало с перфорации и она в дальнейшем не фиксировала мою стрельбу и дистанцию выхода из атаки. Я был лишен фотоконтроля. Обидно, что такими несовершенными фотопулеметы были снабжены наши машины. Для следующего вылета мне дали самолет И. Н. Кожедуба, его самолет был выкрашен в дымчатый цвет, и к нему с опаской присматривались «Сейбры» в бою, происшедшем во второй половине этого же дня.

В первом бою американцы не достигли успеха. Мы сбили 13 «крепостей» и 6 истребителей противника, примерно до десятка Б-29 получили повреждения. По поступившим впоследствии данным, несколько вражеских самолётов разбились при посадке в районе Сеула. У нас было подбито противником три самолёта, которые приземлились на свой аэродром. Однако американское командование сообщило, что они сбили 35 наших самолет «МИК», так они их называли. За эту ложную информацию оно вскоре было смещено со своих постов.

Во второй половине дня мы опять вылетели по тревоге. Нас нацелили в район, куда подходила большая группа «Сейбров», эшелонированных по высоте и в глубину. Противник, видимо, хотел взять реванш за утренний бой. Встреча с противником произошла на левом развороте нашей группы от моря. Противник использовал для себя выгодный момент — разворот нашей группы и атаковал нас. Ведомая пара — Федя Яковлев и Петя Зыков — на этом развороте у меня куда-то провалились. Смотрю, справа и слева наши потянули на вертикаль, а «Сейбры» — за ними. Ну, думаю, началось! Осмотрелся. Мой ведомый А.П. на месте. Продолжаю левый разворот и вижу, сзади с внешней стороны с небольшим снижением подходит группа «Сейбров» к моей паре, а внизу, подо мной ниже метров на 1000 идёт МиГ-15 без манёвра, и его атакует пара противника, переходя друг к другу змейкой. Ведомый передал мне: «Сзади „Сейбры“». Я отвечаю: «Вижу!» Вдруг, справа ко мне пристраивается третий МиГ. Смотрю по бортовому номеру — это должен быть Зыков — ведомый Феди Яковлева. Что делать? Если самому броситься на помощь МиГу, идущему внизу, то всю группу «Сейбров», находящуюся сзади на моей высоте, потащу за собой, а они на пикировании имеют преимущество в скорости за счёт большого веса своих [самолётов], по отношению к нам, и быстро догонят нас. Я по радио и покачиванием с крыла на крыло приказываю пристроившемуся к нам МиГу идти вниз и прикрыть одиночку. При-щйсь к нам сразу же нырнул вниз. «Ну, — думаю, — команду пошел исполнять — всё в порядке!» Смотрю, справа группа «Сейбров» обходит мою пару, и делаю правый поворот на них, а они сразу же уходят вверх, видимо, смутила окраска моего самолёта. Впереди вижу — пара «Сейбров» гоняется за МиГом по вертикали, а сверху поджидает его ещё пара противника, ходящая «змейкой» относительно друг друга. Получается, что те, которые сидят на хвосте, загоняют МиГ под огонь находящихся сверху. Выскочивший МиГ наверх с потерей скорости

сейчас же будет атакован верхней парой противника. Я беру упреждение в прицеливании относительно зрительной скорости перемещения одного из «Сейбров» верхней пары и скорости удаления трассы снарядов от меня, и открываю огонь из двух пушек. Смотрю, трасса снарядов и самолёт противника, находящийся в развороте при переходе «змейки», сближаются в упрежденную точку — и сошлись — трасса снарядов уткнулась в «Сейбр» в районе кабины самолёта. «Сейбр» скользнул на левое крыло и понёсся носом к земле, а остальные за ним. «Опять попал в командира», — подумал я. Обычно, если собьёшь ведомого, то никто его не прикрывает. Одиночка МиГ был спасён. Место падения «Сейбра» в долине реки увидел Лев Иванов, ведущий бой в этом же районе. Я осмотрелся — «Сейбров» близко нет, слева выше вижу, идёт вертикальный бой, мелькают пары одна за другой попеременно с «Сейбрами». Мой ведомый у меня стоит на месте. Я передаю ему по радиосвязи: «Может, поможем левой группе». Отвечает: «Нет, пошли домой». Я вторично запросил его — он не согласился. Ну, думаю, видно что-то у него случилось, и мы пошли домой. А потом, на земле, выясняется, что у него всё было в порядке. По пути, на пересекающемся курсе вижу, идет ещё один одиночка МиГ. Передаю ему по радиосвязи: «Пристраивайся третьим», — и покачиваю с крыла на крыло. Он молчит. Я тогда решил пристроить его к себе сам и подвернул к нему, а он как шарахнет от моей пары. Пытаюсь догнать его при помощи полной тяги двигателей — не могу. Он удаляется, хотя и самолёты однотипные. Думаю: «Значит не все самолёты одинаковые». И действительно, когда после боёв Феде Грибову и Фукину Васе, нашим лётчикам, предложили в Союзе взлететь на «таких же МиГах», но в лётном институте, то эти машины отличались по своему лётному качеству, как небо и земля от наших. Наши товарищи подсадовали, что у нас были не такие хорошие самолёты, а то бы американцам от нас досталось бы ещё больше.

Думаю, почему же шарахнулся от меня одиночка? И прихожу к убеждению, что его смутил цвет моего самолёта, он был выкрашен под цвет «Сейбров» и не блестел. Как я уже писал, что после сегодняшнего утреннего боя мой самолёт был ещё на ремонте, и мне дали машину И. Н. Кожедуба. Ему одному было запрещено непосредственно участвовать в воздушных боях, и он руководил нами с земли. Однажды он всё же попытался войти в зону боев при выполнении тренировочного полёта, и тут же с КП корпуса от Боровского последовало предупреждение: «Орёл, Орёл, ты не забывай, что у меня двое детей!» Кожедуб баском ответил: «Сейчас вернусь». Да, цвет машины привел в замешательство несшего лётчика, и, видимо, сильно смутил «Сейбров».

Федю Яковлева в этом бою ранило мелкими осколками плексигласа от фонаря кабины. Лицо его было порезано, а часть мелкой пыли попало в глаза. Он совершил вынужденную посадку, не дотянув до аэродрома. Настроение было паршивое. Лучше бы я сам тогда бросился помогать одиночке. Но что же тогда было бы с А.П. и Зыковым, когда на хвосте у нас сидела большая группа «Сейбров», и сам А.П. предупреждал меня, что они стреляют.

В этом бою противник потерял три самолёта. Солнце ушло за горизонт, когда мы покинули аэродром. Темнота в тех широтах наступает быстро. Мы осиливаем двойной ужин и ложимся спать. Ночная зенитная канонада не даёт нам заснуть, но уснуть надо, ведь завтра с утра новые бои.

Разбор этого боя был утром. Мой ведомый А.П. предъявил мне необоснованное обвинение, что я, якобы, гоняюсь за лично сбитыми самолётами, и поэтому был ранен Федя Яковлев, и что по нему, А.П., тоже стреляли, а я не принимал мер, как ведущий, видимо, он видел, как я сбил «Сейбра», но он мне этого не сказал. Я бы сказал, что такое обвинение в боевых условиях было довольно странным. Всё это было высказано в обидном для меня тоне я позе. Я стоял на полу летного домика, кругом сидели лётчики, а он встал на нары и сверху, как с трибуны, размахивая руками, злобно выкрикивал обвинения. Сознание мое тогда не улавливало, что же происходит на разборе, в чём дело? Я старался понять и осмыслить происходящее, на какая-то пелена висела над сознанием. Была до глубины души обидна вся эта сцена, видимо, специально инсценированная. Но для чего?... Хорошо, что у меня, в подтверждение моего доклада получилась хорошая фотоплёнка, на которой был; хорошо

видны все четыре «Сейбра» и МиГ среди них.

Я не принял обвинения ведомого, а он не подумал даже о том, что над извиниться передо мной. В паре с ним я больше не летал. Мне дали в напарники очень честного и хорошего товарища — Николая Вермина, с которым мы пролетали вместе большинство боевых вылетов до последнего боя. Это был образец рассудительного, инициативного и доброго человека, и, прежде всего, классного лётчика и друга. Честность его была особенно доказана бою 12 апреля, когда мы дрались с большой группой бомбардировщиков и истребителей противника, а наших сил было очень мало. В том бою он получил пробоину в плоскость от «Летающей крепости». Этот бой был описан немного раньше. Выходить из боя в такой обстановке никто не имел права. В процессе боя, будучи ведомым, Николай пристроился к В.Н., который увёл пару в сторону. Вермин намекнул ему, что надо вернуться в бой, а тот ответил: «Если хочешь, иди сам». Потом, после боя, Николай с возмущением рассказывал мне об этом случае. Вот истинная цена людей, вскрытая подчас в случайном стечении обстоятельств.

Авиация — штука коллективная, и заниматься самокопанием и сосредоточиванием на самом себе у меня не было ни времени, ни охоты. И этот случай с А.П. я скоро постарался забыть, хотя бы на время боёв, приобретя тем самым душевное равновесие.

После боёв 12 апреля американцы три дня серьезных вылетов не делали. Всё анализировали, что же произошло?.. Чтобы обеспечить выполнение операции, они предусмотрели, кажется, всё: даже предусмотрели влияние эффекта боевых потерь на психологию личного состава своей авиации. Учли, что если с бомбардировщиков пустить с одного аэродрома, то слишком наглядно видно будет большое отсутствие летного состава в момент приёма пищи в столовой после вылета. Поэтому они пустили «Летающие крепости» с двух баз, с острова Окинава и с самой Японии — так сообщили пленные на допросе. Наши не занимались допросами пленных, но некоторые сведения мы всё же получали. Две колонны бомбардировщиков должны были соединиться в районе Пхеньяна и следовать колонной «ромбов» через море в дельту реки Ялуцзян на мост и разбить его. По пути к ним пристроились реактивные истребители непосредственного прикрытия типа Ф-80 и Ф-84, а «Сейбры» Ф-86 вышли заслоном вперёд для расчистки воздушного пространства. Американским командованием было всё продумано до мельчайших подробностей, вплоть до обеспечения сбитых экипажей явочными квартирами на территории Северной Кореи и даже снастями для рыболовной ловли, инструкциями для собирания грибов и ягод в условиях выживания в безлюдной местности. Истребители имели «карманные» радиостанции, которые включались при катапультировании, для пеленгации парашюта с земли и определения места его приземления. После чего в эту точку высылался вертолёт или специальная группа для спасения. Если происходило приводнение, то есть посадка на море, то лётчиком выбрасывалась специальная антенна-отражатель для обнаружения локатором места приводнения. Туда высылались катера и вертолёты спасения. Но всё же произошло непредвиденное, таких больших потерь американцы не ожидали, хотя и предупреждали экипажи бомбардировщиков, что на подходе к мосту их встретит аллея «Миков» — так они называли наш МиГ-15. «Вы их не бойтесь, они будут связаны боем истребителей». Но мы распорядились по нашему разумению. Наш командир, И. Н. Кожедуб, умело и со всей свойственной ему сноровкой руководил боем и разгадал замыслы врага.

Серьёзные потери несли также американские бомбардировщики и при неоднократных налётах на Намси — важный пункт в Северной Корее. Одно время противник встречал небольшое сопротивление в этом районе. Ему удалось нанести этому пункту серьёзные повреждения. Героические труженики Кореи быстро ликвидировали последствия налётов врага, и городок активно помогал фронту. Осенью интервенты решили смести с лица земли этот пункт. Они бросали против него одну группу «Летающих крепостей» за другой, но своего так и не добились. Наши лётчики не только срывали все их атаки, но и наносили американцам всё более тяжёлые потери. Бывший начальник авиации США генерал Хойт Ванденберг, уже не имея возможности скрывать свои потери, на пресс-конференции в

Вашингтоне сообщил: «23 октября мы ...ударили по Намси и столкнулись с ожесточенными 10 стороны противника. Нападения были более решительными, ТО'ни было. Некоторые самолёты противника врезались в строй наших бомбардировщиков. Хотя мы уничтожили три... и повредили 8, сами мы понесли более тяжелые потери, чем в любом другом бою корейской войны... три бомбардировщика были сбиты, а пять остальных были повреждены».

Наши лётчики, участвующие в этом бою, из группы Куманичкина, рассказывали, что потери американцев были гораздо больше, а потери нашей группы Вандерберг, мягко говоря, значительно преувеличил. Из всех машин, участвующих в сражении, не вернулся лишь один самолет Москвичёва и три машины получили по несколько пробоин. Наши скромные труженики — техники и механики — в течение этих же суток устранили все повреждения, и к утру машины были готовы к полётам.

Урок, преподанный интервентам 23 октября, не пошел им впрок. Ровно через неделю они повторили попытку уничтожить Намси. Американцы подготовили много новшеств. Они изменили направление заходов, значительно изменили силы истребительского заслона из «Сейбров» и непосредственного прикрытия, приказали «крепостям» «поболтаться» в море, пока наши истребители вырабатывают горючее. Враг был уверен в успехе. Но наши летчики из группы Кожедуба и Куманичкина и в этот раз нашли и успешно применили свои контрприемы. Они пришли в район боя другим маршрутом и встретили врага там, где он никак, не ожидал увидеть наши самолёты. Зная невысокую стойкость экипажей «крепостей», несколько наших летчиков атаковали «Б-29» в лоб, на встречных курсах. Сближение производили на большой скорости до пределов, когда столкновение казалось неизбежным. Таким образом, предпринятое врагом резкое усиление прикрытия истребителями задней верхней полусферы, откуда наши летчики раньше наносили главные удары, оказалось недейственным. Наши летчики не испугались огня «крепостей», и риск целиком себя оправдал. Боевой порядок полностью был нарушен. Уже после первой атаки два бомбардировщика выбросили красные факелы—сигналы бедствия, вызывая истребителей на помощь. Но американские истребители не очень спешат на выручку, если видят, что вблизи пострадавших «крепостей» находятся наши истребители, а свобода маневра для уклонения от малоперспективной схватки с нашими истребителями довольно ограничена. Этот бой, как и проведенный неделю назад, окончился для интервентов печально. Потеряв около десятка самолётов, вражеские летчики так и не смогли выполнить поставленную перед ними задачу. Американские военные корреспонденты назвали этот день «чёрным вторником». Такие «чёрные» дни всё чаще стали выпадать на долю не только бомбардировщиков, но и истребительных американских частей. Наши ребята научились с большим искусством отсекал и малыми силами связывать боем не только ударные группы истребителей противника, но и самолёты непосредственного прикрытия. Каждому новому тактическому приёму врага мы противопоставляли ещё более эффективные контрприемы. Основное: мы не боялись противника!

Опыт боёв показал, что при смелых и слаженных действиях наши лётчики могут прорвать любое истребительное прикрытия и нанести удар по главной цели — бомбардировщикам. «Летающие крепости» оказались далеко не такими неуязвимыми, как афишировали американцы. При огне с малых дистанций удавалось в одном бою сбивать даже три «крепости». Это доказал летчик Лебедев. О мастерстве наших летчиков, накопленном в боях рассказывали не только пленные американские, английские, австралийские лётчики, но и вынуждены были признать сквозь зубы и американская печать, и даже их верховное командование. Попавший к нам на аэродром журнал «Ньюсуик» озаглавил довольно красноречиво сообщение об одном таком воздушном бое: «Потери — 100 процентов». Журнал рассказывал о том как целая группа «Летающих крепостей» была атакована нашими МиГаами. В результате этой атаки три «крепости» были сбиты и упали, объятые огнём; пять других бомбардировщиков с трудом вернулись обратно, получив тяжелые повреждения. «За одну неделю — писал журнал — было повреждено 14 самолётов... Наши военно-воздушные силы были вынуждены перейти на бомбежки

ночью...» И здесь им не повезло; как-то ночью была сбита «Летающая крепость», на которой погиб их начальник разведки, пожелавший, видимо, ознакомиться с боевыми действиями нашей авиации. Идея использования «Летающей крепости» для налётов на Советский Союз была уничтожена. Американцы остались без возможности использовать «Летающие крепости» в будущей войне. Они в спешном порядке стали создавать реактивные бомбардировщики типа Б-47.

Надо отметить, что взаимодействия между истребителями и бомбардировщиками у них не было. Мы бьём бомбардировщиков, они пускают большие красные ракеты — «шары», вызывая своих истребителей к себе на помощь, но ни один американский истребитель не входил в зону огня бомбардировщиков, то есть не приходил на помощь. Они носились по внешнему кольцу орбиты и ждали, что кто-нибудь из наших подвернётся им на прицел.

В горячке боя куда только деваются эти, расписанные по пунктам, тактические приёмы: наши летчики одиночно и парами напористо атаковали «Летающей крепости» с различных направлений, кому и как было удобно, и это решало исход боя. Хоть нас было очень мало в количественном отношении, в моральном отношении мы превосходили противника во много раз. «Нас мало, но мы в тельняшках», — эта крылатая фраза, рожденная в боях, имеет глубокий смысл в философии становления жизни на земле.

Во второй половине апреля американцы задали нам опять загадку. Большая группа самолетов противника двигалась в район моста и опять со скоростью бомбардировщиков и с прикрытием истребителей — так фиксировали наши локаторы. Группа имела эшелонированный боевой порядок в высоту и глубину. Шестёрка под командованием Бориса Бокача была поднята в воздух для сковывания действий истребителей противника и разведки возможной колонны бомбардировщиков. Мы вышли в район основного ядра группы и увидели, что опять полёт бомбардировщиков имитируют истребители, идущие плотным строем пар и четвёрок в боевом порядке «колонна ромбов», как обычно ходят бомбардировщики. Бокач передал по радио информацию на КП, что американцы применили тот же приём. И тут, вдруг, все истребители противника и сверху, и снизу, ринулись на нас, видя, что их приём разгада, а их было больше семидесяти. Зрелище было «великолепное» мы успевали только уворачиваться от атак противника. Ощущение было такое, что нас гоняют по кругу и везде ожидай удара кулаками в лицо.

В тот вылет мне дали машину Пети Гриба, так как он не мог вылететь. При взлёте и наборе высоты на средней скорости она вела себя ещё довольно сносно, а как только скорость в воздушном бою подходила к максимуму, машина словно «взбесилась», не хотела слушаться управления. «Ну и корова в воздухе», — подумал я. Её хочешь наклонить влево, а она ещё подумает, подчиниться или нет, берёшь ручку на себя — идёт вверх с большим запаздыванием. Что за строптивый МиГ попался мне, как только Петро справляется с ним в боях?.. Но так или иначе, а драться надо! Наши пары разбились на одиночки и смешали весь боевой порядок «Сейбрам», а их было очень много. Стрелять мы не успевали, так как на хвосте обязательно висел противник. Бой из «клубка» растянулся эллипсом в сторону аэродрома, откуда должна была прибыть помощь. Но, увы, её не было. Наше командование ждало возможного появления бомбардировщиков. Бой продолжался довольно долго. «Сейбрам» не удалось сбить ни одного из нас. Трое наших сели с пробойнами: у меня было три, у Саши Литвинюка — две, а у Василия Ларионова, нашего замполита эскадрильи, загорелся двигатель — выплавилась выхлопная труба. На базу вернулись все...

...Как-то мы с Николаем, моим ведомым, возвращались с задания домой, и нас на полпути подхватила шестерка «Сейбров», выйдя нам в хвост. Пришлось принять бой. Я потянул их немного по горизонту, идя с небольшим снижением для выравнивания скоростей, а потом перешел на «горку» с неправильным разворотом в верхней точке для того, чтобы выйти на встречный курс противнику. Это нам удалось. Противник идет на нас снизу вверх, а мы сверху идем на них. В зону прицела они ко мне не попали, и я огня не открывал. Проскочили мы на встречных курсах и опять, пошли вверх. «Сейбры», благодаря резкому манёвру и включению форсажа, быстро изменили свое направление и бросились за нами в

погоню. Смотрю, сидят на хвосте и стреляют. Вижу, у ведущего шестерки идет серый дымок длинными «усами» то с левой, то с правой стороны — это значит, бьёт из трёх крупнокалиберных пулеметов поочередно с каждой стороны фюзеляжа. Я дал немного правого скольжения на «горке» и опять выхожу на встречный курс с противником. Николай держится рядом. Открываю огонь по ведущему шестерки «Сейбров», он немного отвернул в сторону, мы опять вышли на «горку». «Сейбры» за нами. Повторили этот маневр ещё два раза, а потом, разогнав машины, мы резко пошли на вертикаль, и тут я потерял сознание, видимо, длительности перегрузок при маневрировании сделала свое дело. Очнулся тогда, когда самолёт шел носом к земле. Огляделся, ни «Сейбров», ни моего ведомого Ничколая рядом не было. С пренеприятным настроением сажусь на аэродром, а мысль стучит в голову: «Где Николай?» Заруливаю на стоянку, а он идёт мне навстречу. Ну, тут у меня отлегло на душе. Я сразу успокоился и повеселел. Он мне и говорит: «Слушай, Борис, я потерял сознание на очередном переходе на вертикаль». Я отвечаю ему, что тоже потерял сознание в этот момент. Оказывается, мы оба не выдержали перегрузки и не видели, что стало с «Сейбрами». Во всяком случае, мы вышли из боя победителями! Я про себя подумал: «Вот это ведомый! Как хорошо держится в паре, молодец!»

Командир корпуса Белов, наконец, добился авиационного усиления нашего района. И в конце апреля к нам прибыла помощь — группа А. С. Благовещенского, которую мы ждали с большими надеждами. Они несколько разгрузили нас. У нас появились паузы отдыха от боевых вылетов. Это был кстати. Усталость нас начала понемногу одолевать: после третьего боевого вылета не хватало человеческих сил на четвёртый вылет в этот же день. Были моменты психологического надлома, какого-то безразличия к вылету, точнее, к результату вылета, а это усиливало опасность. Кожедуб чувствовал усталость лётного состава и четвёртый вылет давал в исключительных случаях. Выматывали нас очень сильно перегрузки в боях, доходящие до 8–10 крат. У американцев на каждый самолет «Сейбр» было два летчика. Работали они в противоперегрузочных костюмах, один вылетал, а другой отдыхал. Мы же работали без подмены. После выполнения задания группой Благовещенского некоторые летчики этой группы остались в нашей дивизии. К нам в полк прибыл Алексей Иванович Митусов на должность заместителя командира полка, а в соседний полк Гуляев. Они успешно вели боевые действия, помогали нам советом и делом, и к концу командировки сбили по десятку самолётов противника каждый. Митусов как-то сразу вошел в наш коллектив, как говорят, прижился с ходу. Есть такие цельные характеры, которым и обладал Алексей Иванович. Бои в те дни носили ожесточенный характер. Как-то Субботин из соседнего гвардейского полка посадил себе на хвост одного назойливого «Сейбра». Выпустив посадочные щитки, он быстро потерял скорость и «Сейбр» не успел отвернуть в сторону — врезался плоскостью в хвост МиГа. Субботин в это время вел огонь по впереди идущему «Сейбру». Субботин катапультировался и приземлился благополучно, только ожегся керосином из пробитого заднего бака. Летчик «Сейбра» погиб. По документам он был капитан, по происхождению — немец. Из личной карточки и неотправленного письма к жене, жившей в Филадельфии было установлено, что он решил отметить утро дня своего рождения «охотой на желтолицых». Ему исполнилось в тот день тридцать лет. А вечер — кутежом на деньги, полученные за этот внеплановый вылет. Юбилейный вылет оказался последним для американского наёмника. Таких наёмников, имеющих дачи в рассрочку в Филадельфии, было очень много в американской авиации. У этого лётчика всё личное дело было с ним: карточки медосмотров, прививок, его данные по прохождению службы и даже два неиспользованных «желтых» талончика в дом терпимости Суводна, куда американцы согнали девушек для улады особо отличившихся. Да, этот вылет оказался для него действительно последним.

Не все бои у нас на первых порах получались гладко. Нам однажды рассказывал Митусов о первом своём бое в этом районе:

— ...Внизу показались какие-то крестики. Всматриваемся. Да ведь это «Тандерджеты», а ещё ниже их — «Шутинг стары»! В шлемофоне прозвучала короткая команда нашего

ведущего. Четко выполнив манёвр, идем в атаку. Даже на пологом пикировании машина стремительно набирает скорость. Вражеские самолёты всё ближе. По какому из них стрелять?! Пока я выбирал цель, — говорит он, — мой самолёт уже врезался в боевой порядок «Тандерджетов», а затем, при выходе из пикирования «провалился» ещё ниже. Самолёты противника была справа, слева, выше, ниже. Целей много, и все кажутся удобными для атаки, но обстрелять я их не успел. Наша атака была внезапной. Лётчики противника, а их было около тридцати, а нас всего шестёрка, всё же растерялась. Они были ошеломлены неожиданным появлением нашей группы. Они всегда в этом районе над боевыми порядками наземных войск действовали безнаказанно, и вдруг...!

Ни один из них не открывал огня. Эта растерянность была нам на руку. Имея преимущество в скорости, я выбрал наконец цель. Вот чуть ниже, впереди, уходит Ф-84. Догоняю его, прицеливаюсь, нажимаю на гашетку... Ни одного попадания. Снова прицеливаюсь — мимо. Противник без особого труда увёртывается от трасс. Ещё раз выхожу в атаку на четвёрку вражеских самолётов, появившихся слева. Догоняю крайнего ведомого и, уравнив скорость, тщательно целюсь. Теперь, кажется, правильно. По фюзеляжу и плоскости «Тандерджета» поползли темные полосы дыма. В это время замечаю, что примерно в километре сзади и чуть ниже на мою машину нацеливаются два вражеских самолёта. Надо уходить. Но ведь тогда уйдет и враг. Решение пришло мгновенно: дам ещё очередь, а потом повернусь. Пальцы впились в гашетку, и, почти одновременно, ручка взята на себя и увеличен газ. «Тандерджет» загорелся, а мой самолет ушел от длинной очереди американского истребителя. Командир приказывает собраться. Выскочив наверх, ищу товарищей. Вражеские самолеты, прижимаясь к сопкам, уходят на полной скорости к морю, сбросив бомбы куда попало.

Победа! Первая победа, да ещё над превосходящим по численности врагом! Вся наша шестёрка в сборе, а противник не только не смог нанести бомбардировочного удара, но и потерял четыре самолёта, один самолет сбил мой ведомый В. Муравьев. Трудно передать, с какой радостью встретили нас на аэродроме. Мы убедились, что противника можно хорошо бить. Кожедуб предупреждал, что следующий бой может быть значительно труднее. Враг, вероятно, изменит боевой порядок групп, его лётчики не будут столь беспечны. Он призывал не терять бдительность, настойчивей учиться мастерству меткой воздушной стрельбы и полнее использовать хорошие качества своих самолётов. Жизнь довольно скоро подтвердила слова Кожедуба. Поняв, что пора безнаказанных налетов в этом районе фронта проходит, американское командование изменило многое в практике боевого применения своих истребителей и бомбардировщиков. Они увеличили состав вылетающих за линию фронта групп, перешли к трём-, а порой и к четырехъярусному построению боевых порядков. «Летающим крепостям» стали давать семи–десяти кратное истребительное прикрытие.

В этих условиях для достижения победы нашим лётчикам мало было личной смелости и отваги, нужны были выдержка, хладнокровие и опыт. Не обладая еще в полной мере этими качествами, лётчики соседнего подразделения вынуждены были удовлетвориться ничейным исходом боя, хотя обстановка для них вначале была очень благоприятной. Они перехватили пятерку бомбардировщиков противника в то время, когда прикрывающие их истребители далеко ушли вперёд. Стараюсь использовать этот момент, наши лётчики, как потом рассказывал участник боя Н. Антипов, сразу кинулись в атаку. Но излишняя поспешность в построении манёвра, неумение определить дистанцию открытия огня (цель непривычно большая) привели к тому, что первая и вторая атаки оказались безрезультатными. Тактически выгодный момент был упущен. К району боя подошли вражеские истребители. Правда, наши лётчики неплохо провели схватку с ними, не потеряли ни одного самолёта, но и сами не сбили ни одной вражеской машины.

Детальный разбор этого, да и других боёв, усиленные тренировки в построении манёвра и определении дистанции огня были большой школой для всех нас. Мы непосредственно в боях убедились, что вражеские лётчики смело вступали в бой, если их было вдвое или втрое больше. Они становились особенно нахальными, если им удавалось

сбить хотя бы один наш самолёт. Но картина резко менялась, если начинали гореть вражеские машины. В таких случаях летчики противника даже при большом преимуществе торопились покинуть район боя. Накапливая опыт, наши лётчики с каждым днем действовали все более искусно. Потери американцев росли. Американское командование, убедившись, что одного численного превосходства недостаточно, стало пополнять свои группы специально подготовленными пилотами, начало применять методы так называемого двойного удара. Суть этого метода была довольно проста. В заданный район сначала прилетала группа из 24–30 машин. При встрече с нашими самолётами они на большой скорости выполняли одну атаку и вне зависимости от её результата уходила с определённым курсом в сторону моря. Через одну-две минуты в этот же район приходила вторая группа самолетов противника. Она атаковала на пересекающихся курсах наши машины, преследующие первую группу, а затем также на большой скорости выходила из района встречи. Пока наши летчики отрада вторую атаку, первая группа самолетов противника успевала набрать высоту над морем и возвращалась в район воздушного боя. Они поняли, что нам запретили ходить над морем. Кроме того, они активно стали применять ловушки: одна или две пары наиболее опытных летчиков, отрываясь от основной группы самолётов, выходили вперед. Создавалось впечатление, что они отстали от того отряда, который уже покинул район воздушного боя. Но как только наши самолёты устремлялись за ними, на них сверху бросались две–три четвёрки вражеских истребителей. Вскоре мы разгадали хитрость противника, научились вести круговое наблюдение поясной осмотрительностью и бить самолёты противника на манёвре. Митусову удалось именно с манёвра сбить три вражеских истребителя.

В мае нас усилили полнокровной истребительной дивизией Лобова. Впоследствии он стал командовать корпусом. А командование этой дивизией принял Куманичкин — хороший друг Кожедуба. Дивизия пришла в полном составе со средствами обеспечения и людьми для обеспечения полнокровной боевой работы. Базировалась она на соседнем аэродроме. Жить нам стало веселее. Нагрузку в вылетах мы разделили с ними, а часто и все вместе вылетали. Тогда американцы улепётывали во все лопатки в спасительный для них район над морем. Взаимодействовали мы с куманичкинцами, как говорят, на высшем уровне. Один раз наши летчики выручили Лобова в воздушном бою, когда его одного пытались зажать «Сейбры». Четверка наших истребителей, пилотируемые Вишняковым, Милаушкиным, Крамаренко, Феоктистовым в бою с шестнадцатью вражескими самолётами над мостом через реку Чхон-Чхон-Ган уничтожила шесть самолётов врага и одновременно выручили товарища, попавшего в беду в этом районе. Смелость и отвага, настойчивость и готовность пойти на риск в наших авиационных подразделениях были массовым явлением. Взаимная выручка в бою — это закон для истребителя... Сам погибай, а товарища выручай. Взаимодействие наше ещё подкреплялось и личной дружбой Кожедуба и Куманичкина.

...У лётчиков наших такая порука,
Такое заветное правило есть:
Врага уничтожить — большая заслуга,
А друга спасти — это высшая честь!

Эту мысль я помнил всегда, ещё с курсантских времён. Эта мысль была записана на общих фотографиях наших выпускников, когда я ещё работал лётчиком–инструктором Армавирского училища в звене Степана Галатюка. И вот, в боях она воплощалась в действительность. Как приятно это было сознавать!

В мае наша работа была отмечена правительственными наградами. Я был награждён орденом Красного Знамени. В этом же месяце нам дали не новые, но более усовершенствованные самолёты МиГ-15бис. Они были с бустерным управлением к которому надо было привыкнуть. На своих старых машинах мы чувствовали себя увереннее, потому что потерю скорости в воздушном бою можно было определять по ручке управления,

то есть по нагрузке на элероны и рули высоты и не смотреть на прибор скорости, как это приходилось делать теперь.

...В конструкции должны быть заложены знания о человеке, его психических и физических возможностях. В авиации сложнее, чем где бы то ни было, ввести новизну, хотя именно здесь сосредотачивается острое технической мысли и многие научные открытия века находят отзвук в каждой последующей конструкции самолёта. Но иногда автоматика в усовершенствовании управления отдаляет человека от машины. Нарушается сложная связь лётчика с самолётом. А ведь в любом самом «стандартном» полёте необходимо тонкое, пока не поддающееся анализу «чувство самолёта» — состояние, когда человек ощущает машину в полноте, как своё тело, когда органы управления кажутся продолжением рук, ритм работающего двигателя становится биением сердца, когда представление о пространственном положении, определение своего места в воздухе неотделимо от сознания. Так как же найти ту грань, за которой автоматика из союзника лётчика становится неуместным опекуном? Вот в чём вопрос!

В первом же бою на МиГах с бустерным управлением несколько человек сорвалось в штопор — мы к ним ещё не успели привыкнуть, был первый вылет в бой. Я тоже штопорил. Произошло это так: тысячах на девяти попытался поймать в прицел ведущего первой пары шестерки «Сейбров», они шли на меня вертикально вверх, а я сваливал свою машину сверху вниз, оставалось немного, буквально миллиметр довернуть прицел на ведущего шестёрки, как меня бросило в сторону и начало вращать. Я сразу понял, что попал в штопор. Дал рули на вывод. Самолет не реагирует, вертится, а кругом летят огненные шары от трассы снарядов. Думаю: «Что же это такое?» Оказывается, я сам нажал на гашетку при отдаче ручки управления от себя. Мои пальцы были на кнопках открытия огня по «Сейбрам», и поэтому при силовой отдаче ручки от себя пальцы сжались и включили оружие. Стрельба из пушек ещё больше уменьшила скорость моего самолета, и он перешел в плоский штопор, вращение стало очень быстрым. Я трижды пытался вывести самолёт из штопора, а он всё не выходил. Высоты осталось 1800 метров. Думаю: «Ещё раз сделаю вывод, и, если не выйдет из штопора мой МиГ... катапультируюсь». Ещё раз дал рули на вывод, и тут мой самолет замер, правда, не сразу. Я резко дал ручку от себя для набора скорости, меня даже оторвало от сиденья, и я коснулся головой фонаря кабины. МиГ шел в отвесном пикировании, чуть даже с отрицательным углом, а «Сейбры» неслись за мной справа, слева и сзади, видимо, хотели сбить меня на выходе из штопора. Скорость быстро росла, а земля приближалась ещё быстрее. «Надо выводить, а то врежусь», — подумал я и потянул энергично ручку управления на себя: огромная невидимая сила старалась вдавить меня в сиденье, сжав всё тело и пригнув голову к груди, сильно ломило поясницу, которая потом долго болела. В бою мы плечевые привязные ремни освобождали от фиксации в натянутом положении и поэтому могли свободно поворачивать плечи, чем увеличивали поворот головы при осмотре задней сферы. Кожедуб учил нас сидеть в кабинах так, как сидит кобчик — вертеть головой во все стороны и видеть всё вокруг.

Перегрузки при манёвре очень сильно мешали осматривать заднюю полусферу без сильного напряжения головы и туловища — вот был бы перископ заднего вида, — мечтали мы, — а для обзора спереди какая-нибудь увеличительная «труба» для зрительного опознавания цели и обзора передней полусферы.

Мой МиГ выскочил из пикирования в горизонтальный полет в ложбине между сопок. Справа и слева были сопки, а я несся между ними, и только одна пара «Сейбров» следовала за мной, остальные четыре «Сейбра» не вышли из пикирования и врезались в землю. МиГ почему-то стал плохо управляться и набирать скорость. Я стал с небольшим набором отходить от земли и как только пара «Сейбров» приближалась, я переводил самолет в пологое планирование. Для увеличения скорости, сектор газа, конечно, был дан до упора вперед, но скорости от этого не прибавлялось и опять повторял я такое волновое движение в вертикальной плоскости, когда «Сейбры» приближались. Но увеличить дистанцию мне не удалось, и «Сейбры» не могли приблизиться достаточно близко. Они стреляли, но попасть не

смогли, экран земли на малой высоте мешал их радиодальномеру определить дистанции стрельбы.

Корейские сопки, поросшие лесом, манили в свою неприветливую в данный момент тень, солнце слепило глаза, реки — такие маленькие и узенькие, наблюдаемые с большой высоты, превратились в широкие водные ленты. Блестели рисовые поля, залитые водой. Мы успели за этот короткий срок полюбить Корею. Под крылом мелькали зеленые каскады спускавшихся к морю холмов. Белели причудливо извивающиеся дороги, блестели озёра, а через них шагали мачты электропередач с гидростанции, стоящей на реке Ялуцзян. Эта электростанция имела плотину высотой 115 метров, перекрывающую реку в узком ущелье. Только четыре турбины этой электростанции давали энергию в Корею и Китай, две турбины не работали — были демонтированы. Электростанция называлась «Супундон». Американцы пытались уничтожить её своими налётами, но мы мешали это сделать. Когда мы ушли из этого района, то американцы снова совершили массированный налет на электростанцию в феврале 1952 года. Были применены управляемые бомбы и торпеды. Им удалось разрушить только подстанцию. Тело плотины и турбины были целы. Зенитчики и истребители не дали им совершить задуманное.

Вот эти холмы и сопки, чудные долины с любовно обработанными полями, заботливо выращенными садами были покрыты ранами, выжженными напалмом, воронками бомб, развалинами разрушенных домов. Следы варварских действий интервентов были видны повсюду. Кто только воспитал у них эту жажду разрушений, стремление к убийствам?..

... Вот показалась широкая река, а за ней аэродром. Делаю резкий правый разворот в зоне зенитного огня. Самолет что-то плохо слушается рулей — затягивает в крен. Земля близко — какая-то каменисто-шершавая, неприятная, не хочется с ней «поцеловаться». Еле-еле, короче, с большим трудом, помогая ножным управлением, выравниваю свой МиГ из затянувшегося крена в нормальный полет. «Сейбры» горкой уходят от аэродрома. На аэродром как раз прибыло пополнение и командир корпуса Лобов проводил с ними занятия. «Сейбры» прибыли кстати: новые лётчики их хорошо посмотрели. Захожу на посадку. Техник самолёта Анатолий Микрюков после осмотра моей машины доложил, что правая плоскость самолета полностью покрылась гофром и зализы задней кромки крыла с фюзеляжем раздвинуты до 200 миллиметров, её необходимо было заменить, а левую плоскость придется кое-где переклепать. Вот, оказывается, почему так странно вёл себя мой МиГ в полёте. Выходит, при выходе из пикирования я чуть не разломал самолёт. Такой же случай был и у Жени Самусина, который тоже деформировал плоскость у своего МиГа.

...В июле месяце, в один из пасмурных дней, когда сплошная облачность высотой от 200 метров до 8000 прикрывала наш аэродром, большую часть Северной Кореи и море, американцы решили воспользоваться погодой для ведения разведки глубинных районов Китая, вплоть до Мукдена. Для этой цели они подняли с одного из аэродромов Японии восьмёрку Ф-94, новейших, всепогодных, двухместных истребителей с пушечным вооружением и довольно большим радиусом действия, которые дозаправились на аэродроме подскока. Их прикрывали около 30 «Сейбров», поднятых с Сувонского аэродрома под Сеулом. «Сейбры» вышли в район нашего аэродрома за облаками, покрутились немного и, решив, что мы не вылетим в такую плохую погоду, вернулись на базу. Восьмёрка Ф-94 проследовала до Мукдена и возвращалась обратно. Командир корпуса Лобов разрешил Кожедубу поднять группу лётчиков, имеющих первоклассную подготовку, в воздух для уничтожения противника.

В считанные минуты десятка истребителей стремительно ушла в облака. На аэродроме опять стало тихо. Только шла напряженная работа на КП по наведению нашей группы на противника. Противник спокойно проходил район нашей базы, а мы ещё не успели пробить облака наверх.

В боевом порядке десятки, которую вёл командир полка Пепеляев, я шел замыкающей парой: справа был мой ведомый Николай Вермин. Облачность мы пробивали в плотном строю, все вместе. Непрерывное мелькание облаков различной теневой окраски и

наблюдение за строем вызывало зрительную галлюцинацию. Раза два мне казалось, что мы идем с креном 90 градусов в правом развороте, и все самолеты скользят на меня. Что делать?! Я мгновенно бросил взгляд на авиагоризонт. Он показывал нормальный полёт с набором высоты. Вот, думаю, чертовщина какая-то, правильно говорят, что больше верь приборам, а не своим ощущениям. Я встряхнул головой и всё восстановилось в норму, но всё-таки взглядом я иногда контролировал свое положение по приборам. Через некоторое время опять такое же ощущение появилось, но я его быстро восстановил в нормальное. Наконец, мы выскочили за облака. Кругом синее небо, солнце, а противника не видно. С КП нам дали курс преследования, предупредили, что противник подходит к береговой, черте, надо его быстро настигнуть. Мы на максимальной скорости идем в указанном направлении. Мозг сверлит мысль: «Неужели не догоним, уйдут?!» Вдруг Саня Литвинюк передает радостную весть: «Вижу противника. Впереди, справа 30 градусов». Мы разворачиваемся и вступаем в бой. Противнику, видимо, тоже сообщили, что их сейчас будут атаковать, так как ведущая четвёрка разворачивается на 180 градусов и идёт к нам навстречу надеясь на свои четыре пушки на каждом Ф-94. Мы делаем манёвр для выхода в атаку, рассыпаемся по парам и с различных направлений атакуем противника. Вот уже один клюнул носом вниз — это Пепеляев отрубил ему киль своей очередью. Смотрю, второй, третий неестественно нырнули в облака. Я поймал в прицел ведущего одной из пар противника и дал по нему две очереди. На мгновение мелькает мысль: «Какие хорошие новенькие машины, все блестят. Какая прекрасная конструкция, а я порчу её своими снарядами, нарушая гармонию линий и зализов». Снаряды сделали свое дело. Ф-94 плавно заваливается влево и идет к земле носом вниз. Я сразу выхожу из атаки, а надо бы посмотреть, что делает мой ведомый, Николай Вермин. Мой ведомый атаковал другой самолет противника, то есть ведомого, а я сорвал эту атаку своей поспешностью выхода. Он, как ведомый, прекратил атаку, последовал за мной, так как в этот момент кто-то крикнул «Сейбры!». В этом бою из восьми самолетов противника удалось уйти только одному. Тогда в наших газетах появилось сообщение, что «китайские летчики провели бой, в котором сбили семь самолетов противника из восьми.» Нам пришлось только улыбаться, так как мы-то хорошо знали боевые возможности китайцев. Потери у них, по сравнению с американцами, были один к одному. А один раз восьмёрке китайцев зашла в хвост восьмёрка «Сейбров». Пристроились и по команде открыли огонь — семь китайских самолетов были сбиты. Китайцы вели плохую осмотрительность и из-за этого они несли большие потери. В азарте боя, когда сбивали самолет противника, они продолжали его атаковать по всей траектории падения к земле и не оглядывались.

Наши ребята в бою работали открытым текстом, мы никак не могли освоить корейский язык. Все команды передавались на русском языке, часто с различными присказками по ходу боя: «Дай я его...!»; «Смотри, смотри, крутит слева в хвост!»; «Бей его, бей...!»; «Отлетелся, голубчик!» и т.д.

Мы возвращались после боя с Ф-94 домой. Кругом была облачность и пришлось заходить на посадку по приводным радиостанциям, строя маршрут захода со стороны моря. Это было очень рискованно, так как американские военные корабли могли сыграть с нами злую шутку. Это они учли сразу же. В дальнейшем, при пробивании облачности, мы делали заход под 90 градусов и выходили на ближний привод без выхода на дальний, так как дальний привод американские корабли стали забивать своими мощными радиостанциями, настроенными на нашу волну, хотели увести наши самолеты к себе. Мы сразу же в одном из вылетов поняли это и, ориентируясь по солнышку и компасу, входили в зону действия ближнего привода за облаками, потом пробивали их под 90 градусов к полосе. Американцы, из-за малого радиуса действия, засечь ближний привод не могли, а, следовательно, не могли определить и его рабочую частоту. Мы благополучно приземлялись.

В сентябре состоялось второе награждение наших товарищей боевыми орденами. Я был награжден вторым орденом Красного Знамени.

Пепеляев раньше тоже встречал Ф-94, когда мы уничтожали «Железнодорожников» —

так у нас называли вооруженные ракетными снарядами самолёты противника, на которых специально отобранные летчики «охотились» за пассажирскими и грузовыми поездами, укрывавшимися в светлое время суток в тоннелях. Американцы стремились на малой высоте, чтобы не встречаться с нашими истребителями, подойти как можно ближе к тоннелю, и, атакуя с небольшим углом, пустить в него снаряды. Взрыв реактивного снаряда в самом тоннеле приводил к повреждению железнодорожного состава, а, если его там не было, то к повреждению путей. Уничтожение вражеских самолётов— «железнодорожников» было одной из важнейших «попутных» задач наших лётчиков. Произошла встреча с Ф-94 неожиданно. Возвращаясь на аэродром, Пепеляев и его ведомый В. Ларионов, который вскоре погиб в одном из боёв, обнаружили четвёрку необычных по размерам реактивных самолётов. Наши лётчики, несмотря на усталость, сразу пошли на сближение. Одна машин немедленно спикировала вниз и скрылась за сопками. Вторая последовала за ней, но выполнила маневр недостаточно решительно. Приказав ведомому держаться на высоте, Пепеляев атаковал замыкающий самолёт противника, но сблизиться на дистанцию действительного огня ему не удалось. Враг увернулся и начал на минимальной высоте виражить между сопками. Пепеляев продолжал преследование, несмотря на ограниченный запас горючего и боеприпасов. Но, когда вот-вот уже можно было открыть огонь, ведомый передал: «Скорей на высоту!» Едва Пепеляев успел перевести машину на набор высоты, как сверху начали падать чушки длиной более двух метров каждая. Это были подвесные баки шестнадцати «Тандерджетов», подошедших на помощь Ф-94, видимо, по их вызову или по указанию наводчика. Вражеские пилоты, имея преимущество в высоте, стали в круг над нашими самолётами, рассчитывая взять их под групповой огонь. Но наши летчики атакой на встречном курсе разбили окружение и оторвались от противника.

В боях над районами высоты 1211, которая находится севернее Янгу, противник начал наступление при поддержке больших групп авиации. На каждый квадратный километр этой высоты было выпущено 500 000 снарядов и сброшено более 4000 бомб, но атака противника захлебнулась — противник потерял 16 000 солдат и офицеров. В боях за эту высоту нами был сбит известный американский майор Джордж Дэвис. В этот день более сотни вражеских истребителей прикрывали сверху большую группу легких бомбардировщиков. Дымка позволила нашим летчикам скрытно приблизиться с противником, а потом на полной скорости нанести удар. Атака была молниеносной. Группа вражеских самолётов раскололась. Один из наших лётчиков зашел в хвост ведущему группы. Противник был опытный, он одну за другой выполнял сложные эволюции. Но как только трасса снарядов, выпущенная нашим летчиком, прошла близ самолета врага, он начал нервничать. Вражеский самолёт был подожжен. Американец скольжением сбил пламя, но наш летчик не прекращал атаки. Потом на земле нашли этот «Сейбр» недалеко от Пхеньяна. По надписи на шлеме и документам убитого лётчика было установлено, что это был командир группы, мастер пилотажа, майор Джордж Дэвис. Командующий авиацией США на Дальнем Востоке вынужден был признать, что гибель аса-реактивщика Дэвиса «создала среди личного состава американской авиации, действовавшей в Корее, мрачное настроение». У них три дня был траур.

Увидев гибель ведущего, остальные пилоты этой группы самолётов противника сразу разделились на пары и стали уходить из района боя. Но несколько самолётов пытались всё же пробиться к высоте 1211. Они сразу пошли в сторону солнца и этим поставили наших летчиков в невыгодное положение. Возникла опасность потери противника. Выполнив свою задачу — уничтожение верхнего эшелона прикрытия, — группа Гуляева включилась в общий бой. Атакой сходу она трассирующими очередями разогнала группу «Шутинг старов», готовившихся штурмовать позиции артиллерии. Помешав врагу нанести сильный удар по наземным войскам, мы уничтожили в этот более десятка самолётов противника.

Непрерывно растущие потери вызвали серьезное беспокойство в Америке. В одном из номеров газеты «Нью-Йорк таймс» говорилось, что «...США и союзники потеряли с начала войны до 1 октября 1952 года 1203 самолёта». Командование американской авиации

потребовало от лётчиков «Сейбров» энергичной борьбы за господство в воздухе, включало в каждую истребительную группу несколько особенно хорошо подготовленных пилотов. Однако и это не принесло им успеха! Противник часто пользовался своим излюбленным приёмом — переводом воздушного боя из вертикальной плоскости в горизонтальную, где у него был лучший манёвр. Надо отметить, что Ф-80 редко сбрасывали подвесные баки, находящиеся на консолях плоскостей, при выполнении виражей, они улучшали им пилотирование в горизонтальной плоскости. На теоретической конференции мы обсудили все вопросы тактики ведения боёв противником и выработали свои контрудары.

Однажды противник пытался нанести удар по одному из важнейших тыловых объектов Корейской Народно-Демократической республики. Чтобы обеспечить успех, они послали в этот район сильную группу «выметания», укомплектованную наиболее подготовленными пилотами. Придя в район действий на большой скорости, противник рассчитывал, что им удастся сразу рассеять небольшую группу наших самолётов, вылетевших навстречу. Наши лётчики увернулись от удара. Выполнив сложный манёвр, противник снова устремился в атаку. В воздухе закружились пары и четвёрки. С каждой минутой бой становился всё ожесточеннее. Но вот одна из наших пар, увернувшись от преследования врага, неожиданно «свалилась» сверху на выходящую из пикирования пару истребителей противника и, под углом атаки 46 градусов сверху, подожгла одного из «Сейбров». Мастером таких атак был Крамаренко. Это был переломный момент боя. Враг попытался перевести бой из вертикальной плоскости в горизонталь, но этот манёвр для нас не был уже неожиданным. Наши лётчики не давали им своими непрерывными атаками затянуть нас в горизонтальный бой. Противник пошел на отрыв от нас — потянул на море, с выходом в сторону солнца и включением форсажа. На этом манёвре противника я успел ещё до береговой черты взять на прицел летящего на солнце «Сейбра» и выпустить по нему длинную очередь из всех пушек. «Сейбр» перевалился на левое крыло, клюнул на нос и пошел вниз, в море, с углом пикирования более 70 градусов. Стрельба велась почти солнцем. На фотопленке был виден только шлейф от форсажа, идущий к перекрестию прицела. По докладам лётчиков, видевших этот момент, самолёт противника был сбит.

После небольшого затишья американцы снова предприняли массированные налёты на район Анси, условно называемый нами «сосиской». Там у нас была станция наведения. Бои велись там всеми подразделениями в различных районах воздушного пространства и на всю глубину. В одной из очередных атак утреннего боя этого дня Пепеляев удачно подбил «Сейбр», который сел на берегу около реки на «живот», и, пока к нему подбежали корейцы, прилетел американский вертолёт, забрал лётчика и улетел на близлежащий остров. Этот случай доказал нам, что оперативность служб спасения у американцев была на высоте, и организована она была на островах вдоль корейского побережья хорошо. Поэтому часто американские лётчики свои подбитые самолеты направляли в сторону моря, где катапультировались. Но катапультировались не все, некоторым приходилось садиться на «живот». На некоторых самолетах у них катапульты не срабатывали. Пленные показывали, что не всем им ставили пиропатроны в катапульту, чтобы лётчики меньше покидали самолёты и дрались до последней возможности. На море службы спасения подбирали спасшихся американских лётчиков.

...Нам приказали прикрыть район, где сел подбитый «Сейбр» и дать возможность нашему техсоставу разобрать его и доставить на аэродром. Разборкой руководил инженер полка Казанкин. Американцы выслали в этот район большое количество Ф-80, Ф-84 и Б-50, прикрытых сверху «Сейбрами» с задачей уничтожить севший самолёт. И вот мы, находясь в этом районе вступили в бой с «Сейбрами» группы «выметания», то есть истребительным заслоном, а другая группа наших самолетов встретила «Шутингов» и вступила в бой с ними на подходе к объекту. После нескольких схваток с «Сейбрами» обстановка боя сложилась так, что мы им зашли в заднюю полусферу и начали их бить. В разгаре боя, когда на земле горели уже пять «Сейбров», одному их охотников противника удалось поджечь наш самолёт. Лётчик потянул на аэродром. И вот здесь произошло следующее. Американские пилоты,

бросая район боя, пара за парой, устремились в погоню за дымящейся машиной. Наш летчик уже покинул, самолет, но американцы продолжали атаковать его горящую машину до тех пор, пока она не упала на землю. Иногда наблюдались случаи, что МиГ после катапультирования лётчика аккуратно садился на землю на «живот». МиГ при соответствующей балансировке, обычно при потере скорости опускал нос, входил в пикирование, и, по мере набора скорости, переходил плавно в кабрирование, а затем опять терял скорость, и это повторялось несколько раз при падении с высоты, и вот, если этот момент начала кабрирования совпадал с касанием о землю, то самолёт садился. За это время американцы, конечно, могли атаковать его, сколько хотели. В общей сложности наш подбитый самолет атаквали четырнадцать (!) истребителей противника. На следующий день американское радио сообщило: «В минувшем бою авиация северокорейцев потеряла 15 самолётов». Фактически же наши потери были в 15 раз меньше.

В происходящих боях к концу 1951 года мы убедились в том, что морально-боевые качества летного состава авиации противника сильно упали, наглость с них была нами сбита. При возникновении реальной опасности вражеские пилоты обычно покидали поле боя, уходили на море, держались определенное время там, а затем направлялись к своим аэродромам. Пленные американские лётчики рассказывали, что они поступали так, чтобы доказать своему командованию: «Сражались, мол, до тех пор, пока в баках было горючее...» Нередко американцы стремились атаковать наши самолёты с двух направлений. Эта погоня за «клещами» сказывалась на тактике боя четвёрок и даже групп. Заметив наши машины, вражеские лётчики сразу увеличивали интервал до километра. Как только наш недостаточно опытный лётчик увлекался погоней за одним из самолетов пары противника, другие, самолёты врага тотчас же атаквали его с двух направлений, беря в «клещи». Приходилось после этого уходить сразу же на вертикаль, но не терять осмотрительность, так как наверху могли ждать «охотники» из эшелона другого яруса противника. Следует отметить, что вражеские лётчики, особенно американцы, которые было подавляющее большинство, почти никогда не спешили на выручку друг другу, особенно ведущий к ведомому. Создавалось впечатление, что для американцев ведомые — люди «второго сорта». Часто американские летчики обстреливали в воздухе парашюты своих же летчиков, выпрыгнувших из подбитых нами машин.

На следующий день на пришлось действовать против «Шутинг старов», ещё до прихода их в район эвакуации севшего на живот «Сейбра». Нашу группу вёл Пепеляев. Мы обнаружили их в районе населённого пункта Нампхо и с ходу вступили в бой. Наша атака была стремительна, это было видно по растерянным манёврам противника. Я зашёл в хвост одной паре и прицелился по ведущему. Его ведомый шел в левом пеленге в плотном, строю, то есть «крыло в крыло», как у нас говорят. Мой ведомый, Николай Вермин, следовал за мной в хвост, даже получил пробоину от стрелянных гильз моих пушек в киль своего МиГа. Половина кили его самолёта была разрезана с левой стороны, но он не обломился при маневрах самолёта. Я вёл огонь по ведущему пары, прицел стоял на автоматике, но снаряды почему-то ушли в передний угол стыковки крыла к фюзеляжу слева, а не по центру кабины, куда я целился. Видимо, противник шел с небольшим скольжением вправо вверх, то есть во внешнюю сторону. Пришлось взять поправку по трассе, и со второй попытки снаряды пошли по цели. Ведомый противника никаких маневров не предпринимал и точно копировал все действия ведущего, который после моей второй очереди так и остался в крене левого разворота, только вместо набора высоты посыпался вниз в сторону накрённой плоскости, не меняя положения самолёта относительно горизонта. «Что это за радиоуправляемые самолёты?» — подумал я. Ведомый следовал за ним на том же месте, как привязанный. Пара МиГов, находящихся сзади меня и ниже, с близкой дистанции открыла огонь по ведомому этой пары. Пара Ф-80 была уничтожена. Такая картина обреченности на меня подействовала очень неприятно. Что случилось с американскими лётчиками? Почему они не уклонялись от атаки? Я решил, что они её просто не видели. Стрельба по ведущему была для них непривычной и неожиданной. Сначала обычно сбивают ведомого. Ведущий не ожидал, что

по нему откроют огонь и был отвлечен ниже идущей нашей парой Сани Литвинюка.

Разогнав «Шутинг старов» и сбив пять самолетов противника, мы вернулись на базу. При подходе к точке у нас горела у всех красная лампочка предупреждения, что горючее в баках на исходе, а в воздухе над аэродромом два полка, которым Кожедуб не даёт посадки. Ребята начали нервничать. Спрашивают: «В чем дело?» А он отвечает: «Спокойно, друзья, спокойно». А кто-то из летчиков, находящихся в воздухе, добавляет: «И ваша щетина превратится в золото...» Ну конечно, это вызвало у всех улыбку, все вспомнили известную кинокартину, где эта фраза упоминалась. Иван Никитович сразу же скомандовал: «Ну, ну там!.. Прекратить разговорчики». И через пару минут дал посадку одному из полков, приказав второму прикрыть, посадку первого. Потом, на земле, нам разъяснили причину задержки нашей посадки. Оказывается, группа «Сейбров» подходила в район аэродрома и хотела нас всех подловить на посадке, зная запас нашего полётного времени. Но, благодаря выдержке и находчивости командира дивизии, этого не случилось. Потом мы долго смеялись на досуге, вспоминая эту напряженную обстановку и минутную шутку, перешедшую в улыбку у каждого, поднявшую настроение у всех. Так и не узнали мы фамилию шутника, но догадывались по интонации голоса, кто он...

...Мы вылетели полком, который вел Пепеляев, по тревоге в район Пхеньяна, туда подходила большая группа «Шутинг старов» Ф-80. Ведомым у Пепеляева был Саша Рожков, отличный летчик, хорошо держался ведомым. Район Намси не давал противнику покоя. Бомбардировщики туда днём больше не ходили, а Ф-80 и Ф-84 группами, доходящими до 300 самолётов, штурмовали этот район. Дело было под вечер. Косые лучи солнца терялись в дымке, земля от этого казалась какой-то тёмной, безжизненной. Кто-то в группе увидел на горизонте в районе ленты большой реки, светившейся отраженным светом, крестики «Шутингов». Дал направление по ориентирам, и ведущий группы увидел противника. Он был далеко и значительно ниже нас. Мы со снижением на большой скорости ринулись в этот район. Пхеньян остался далеко позади. Над Пхеньяном, нас обстреляла своя зенитная артиллерия, пришлось делать противозенитные манёвры. На подходе к противнику мы увидели, как одна группа уходила на юг, а другая шла на север. Эта новая группа шла на бомбёжку. Мы атаковали как раз в тот момент, когда они снялись друг с другом, расходясь левыми бортами. Самолётов противника было очень много. После нашей атаки всё смешалось. Вижу, один «Шутинг стар» взорвался — это очередь выпущенная ведущим группы, достигла цели. Догоняю ещё одного «Шутинга», и, только хотел открыть огонь, а он резким манёвром вправо под 90 градусов ушел из прицела, стрелять было без толку. Боекомплект надо беречь, на истребителе его очень мало. Как-то приходилось читать документы по подготовке американских лётчиков к ведению боёв: они должны подпускать противника на дистанцию 600 метров, если, конечно, видят атакующего, а потом резким манёвром уходить в сторону атаки, увеличивая угол между траекториями самолётов до максимальной возможности. Сами они учились атаковать противника и вести огонь с дистанции 600–400–200–100 метров. Эту дистанцию они хорошо определяли по радиодальномеру, о котором нам приходилось только мечтать. Вспоминается к этому отношение наших методистов, которые даже на учениях, боясь, «как бы чего не вышло», то есть, чтобы не столкнулся в момент атаки, запрещали сближаться с целью до 1200 метров. И когда наши летчики после корейской войны атаковали цели, как и положено в боевых условиях, то они просто получали взыскание от Савицкого. После чего никакой охоты проводить эффективно учения ни у кого не было.

...Итак, в этом бою, выходя из атаки вверх, я чуть с кем-то не столкнулся, успел в самый последний момент вывернуть машину в сторону. Меня обдало жаром. Надо быть осмотрительней, подумал я, и выбрал новую цель. Зашел в хвост Ф-80. Он бросился в отвесное пикирование, я за ним. Даю очередь из пушек. Смотрю, трасса пошла сверху цели. Не учёд, что стреляю вертикально вниз. Ввожу поправку по трассе. Точно! Самолет противника покачивается с крыла на крыло от разрывов снарядов и на выводе из пикирования врезается в сопку. На самом выводе от земли тень от сопки скрывает от меня

солнце. Быстрее вверх, чувствуется, что далеко выскочил за запретную для нас зону. Сопки здесь какие-то высокие, похожие на предгорья и очень густо покрыты зеленью. Да и населенных пунктов нигде не видно. На высоте около трёх тысяч метров ко мне пристроился ведомый — какой-то МиГ-15. Обменялись приветствием покачиванием с крыла на крыло, определили друг друга по номерам машин и позывным. Это, оказывается, был Миша Боровков, тоже выпускник Армавирского училища. Осмотрелись, кругом никого нет, и мы парой с набором высоты пошли домой. По радио слышу команду: «Сбор на высоте 8000 метров в районе „сосиски“». Идём туда. Набираю высоту 8500 метров. Смотрю, за мной потянулся след инверсии. Я немного снизился — след пропал. Миша Боровков идет в левом пеленге, чуть сзади и выше. У него тоже тянется белесый след инверсии, я ему команду: «Иди ниже, ещё ниже... Вот так. Зафиксируй высоту». Теперь неожиданно сверху нас противник атаковать не сможет. Он обязательно нас обнаружит, но поздно. Слои инверсии стал для нас демаскирующим явлением, я в то же время — тактическим фактором. Приходилось его использовать в тактических маневрах. Иногда мы ходили выше слоя инверсии, и тогда противник не мог незаметно подойти снизу, так как на далеком расстоянии обнаруживал себя, соответственно строился и боевой порядок. Противник тоже хорошо пользовался слоем инверсии. Он часто пускал для приманки пару или шестёрку в слой инверсии, а над слоем или под ним держал большую группу истребителей, которые атаковали клюнувшего на эту приманку. Мы благополучно прибыли на аэродром, никого не встретив по пути. «Сейбры» поднялись было в воздух, но было уже поздно. В этом бою фотопленка не смогла четко отобразить цель на темном фоне земли, да и самолеты противника были камуфлированы, а подтверждения с земли получить в том районе было невозможно да и бессмысленно его было иметь. Сами посудите, в этом районе дралось много самолетов. В этом бою погиб наш замечательный товарищ и друг Саша Рожков. Больше всех переживал гибель товарищ Володя Иштокин, они с ним были больше чем друзья, если можно так сказать.

В начале октября мы вылетели на свободную охоту четвёркой, которую вёл Е. Пепеляев. Я шел в паре с Сашей Овчинниковым. Ведомым он держался исключительно хорошо. Главное — видел воздушное пространство и разумно строил маневр. Погода была очень приятная, а это отражалось и на настроении. Пришли мы в район «сосиски», но «Сейбров» не встретили. Смотрим, внизу злобно усердствуют «Тандерджеты». Кое-где горит напалм на земле, видимо, штурмуют какие-то объекты. Пепеляев переводит свой самолёт в пикирование, мы следуем за ним, не нарушая боевого порядка. Пикируем с полным газом двигателя, чтобы не отстать. Я и Саша Овчинников на пикировании шли «спина к спине», с креном друг к другу под углом в 45 градусов для осмотра задней полусферы и впереди идущей пары. Мы как-то сами приняли такое положение самолётов без проигрыша полёта на земле, и получилось очень удачно. На высоту противника мы прибыли компактной группой без всякой вытяжки пары в пеленг на пикировании. «Тандерджеты» увидели нас и бросились наутёк в сторону моря. Пепеляев с малой дистанции открыл огонь по одному, я поймал в прицел другого, который со снижением и форсажем, оставляя дымный след, удирал в море. «Зажал» я его в ромбике прицела и открыл огонь с дистанции 800 метров. Трасса своим огненным пунктиром вошла в «Тандерджет» точно, где была центральная марка прицела. Снаряды ударили по кабине и «Тандерджет» с левым креном, перейдя на нос, ткнулся в море. Глубина была небольшая, и его хвост торчал из воды. Я взял ручку высоты на себя, чтобы набрать высоты и пристроиться к ведущей паре. Мой МиГ «задрал» нос, а наверху... рой «Тандёрджетов». Пришлось немедленно дать правой ноги и свалить самолет на плоскость и вниз, быстрее к берегу, а то море там было какое-то неприветливое, мутное. Волны серо-коричневого оттенка — неприятно... Да и приказ был нарушен — на море не ходить. Вот и береговая черта. Набираю высоту. Смотрю, выходят из боя и другие самолеты. Мы собираемся в боевой порядок и идем домой. Горючего в баках остается мало.

...В одно замечательное ноябрьское утро, когда солнце вяло поднималось над горизонтом, мы вылетели четвёркой на свободную охоту. Вёл четвёрку А. И. Митусов. В

паре со мной шел Володя Иштокин. Он увидел противника первым. Володя обладал исключительной остротой зрения. Видимо, врожденное качество казаха — красы степей сказывались в нём. Противник большой группой «Сейбров» летал в разных направлениях между Пхеньяном и берегом моря. Ходил одиночно и парами, без какого-либо целенаправленного движения. По всей вероятности, «Сейбры» знакомились с воздушной обстановкой и облётывали район боевых действий. Видимо, у них пришло пополнение, или, возможно, они просто поставили заслон на пути движения наших групп. Митусов увеличил скорость и пошел в обход этого района слева. Я тоже дал полный газ, но отстал. Мне пришлось со снижением 1000 метров подойти под пару Митусова, чтобы сохранить фронт полёта по вертикали. Мы вошли в зону противника с тыльной стороны на разных высотах. Противник нас с этого направления не ожидал. Мой МиГ почему-то хотел набирать скорость. Я поставил кран уборки шасси из нейтрального положения на уборку для дополнительного поджатия щитков шасси. Скоро мой МиГ стал вести себя немного лучше. В это время Митусов открыл огонь. «Сейбру», который, падая, пролетел впереди меня, переваливаясь с крыла на крыло, как бы падая листом с углом траектории падения до 70 градусов. Ну, думаю, есть один! Смотрю, впереди меня показался ещё один «Сейбр». Володя передаёт по радио: «Бей!». Я дал очередь с дистанции 600 метров, но — поздно. Противник заметил меня и резко рванул вправо, в сторону моей атаки, а потом — вниз. Идём дальше вглубь этого района, начиненного «Сейбрами». В группе самолетов противника поднялась тревога — «Сейбры» энергичней стали маневрировать. Вижу, чуть выше и впереди меня идет пара «Сейбров» в сторону моря, метров 800 до неё по дистанции. Прицеливаюсь ведущему пары в упрежденную точку и даю очередь из двух пушек, и к большой радости моей вижу, как трасса огненного пунктира и цель сошлись в одной точке. Ведущий «Сейбр» почти сразу стал падать отвесно и беспорядочно, кувыряясь с крыла на крыло, а ведомый продолжал полет по прямой. Мы уходим на солнышко с левым разворотом, чтобы ещё больше удалиться в сторону противника. Смотрю, на нас вертикально снизу идет «Сейбр». Я осматриваюсь — ишу своего ведомого. Нет, не вижу. Солнце мешает просмотреть зону справа, и только опустив светофильтровые очки на глаза, я разглядел его — стоит на месте. А «Сейбр» тем временем, не доходя до меня метров 200, развернулся и, увидя нас, бросился вниз. Я не стал его преследовать, терять высоту в тылу противника не было смысла, да и машина всё же не набирала так быстро скорость. А соблазн был велик. Уж больно выгодно он выскочил, немного ниже и чуть впереди меня, Я просто растерялся... так вот, без боя, расстреливать самолет — это секундное колебание, и потерял время для атаки, да еще и на осмотрительность. Пришлось только подосадовать на свою нерасторопность на прицеливании. Домой мы вернулись благополучно. Горючее было на исходе.

Воздушные бои в стратосфере имели свою особенность. Как-то А. И. Митусов рассказывал, что половина сбитых им самолётов была уничтожена на больших высотах. Объясняется это тем, что ему чаще всего приходилось бывать в группе прикрытия. Действия такой группы своеобразны — в любом бою надо быть выше противника, чтобы не дать ему возможности атаковать наши самолеты, действующие на меньших высотах. На группу прикрытия, естественно, возлагалась и борьба с вражескими «охотниками», которые стремились держаться на самой «крыше» воздушного боя, то есть на 600–1000 метров выше самого верхнего эшелона боевого порядка. В таких группах прикрытия очень часто приходилось бывать и мне. В один из осенних дней группа наших самолетов была направлена для отражения налёта противника. На высоте 11 000 метров мы вышли в район Намси. Внизу видны были «Щутинг стары» и «Тандерджеты» противника, штурмующие наземные объекты, а сверху их прикрывали «Сейбры». По нижнему эшелону противника ударили наши соседи — лётчики Куманичкина, а с верхним эшелонем разделились мы. Нашу группу вёл Пепеляев. Накануне мне назначили в ведомого Володю Иштокина — внешне и душевно симпатичного паренька, остроумного, весельчака. Он из тех молодых людей, которые сразу завоевывают симпатии у товарищей своим трудолюбием, уважительной честностью и остроумием. На любой случай у него был готовый ответ с

тонким юмором, от которого некоторых прошибало до «седьмого пота» от стыда, а некоторые хохотали до боли под ложечкой. Прибыл он к нам полк с пополнением лётного состава нашей дивизии и сразу полюбился всем. Дали мы ему боевую кличку — «Туркмен», на самом деле он был казах и не обижался на «туркмена». Заядлый шахматист и любитель играть в пинг-понг, он ходил почти в чемпионах, но нашего чемпиона, Шарохина, никак обыграть не мог. У Володи была природная дальnozоркость. Противника он видел в полёте раньше и дальше всех. Противника на большой дистанции распознать трудно. Мы угадывали его на большом расстоянии только по почерку манёвра. Крамаренко у нас даже приспособил половину бинокля для наблюдения, укрепив её впереди и рядом с прицелом. Она ему помогала различать противника от своих на предельном для глаза расстоянии. А Володя видел невооруженным глазом всё, за что получал благодарные признания от товарищей. Вечером, после, полётов прошедшего дня, мы с ним договорились, что, если к нему пристроятся близко «Сейбры», то он должен не дать им вести прицельный огонь по себе. Нырнуть под них полупереворотом, а затем выйти, по возможности, быстрее на косую полупетлю; «Сейбры» любят гоняться за одиночками. Я тем временем выйду в хвост противника и не дам ему атаковать. Этот проигранный на земле вариант и был осуществлен в этом бою, только в более критической ситуации.

К месту боя мы подошли на большой скорости, применив волновое движение по траектории в вертикальной плоскости. На пологом снижении набирали максимально возможную скорость с полным газом с последующим набором высоты до заданной за счет потери прироста скорости, полученного при снижении. Вошли в зону действия «Сейбров» на их высоте. Завязался бой. Мы рассыпались парами. Моя пара встретилась с шестёркой «Сейбров» на высоте 11 000 метров на встречных пересекающихся курсах. Четвёрка противника была на нашей высоте, а третья пара была чуть ниже. Я левым разворотом с набором высоты вывел свою пару на солнце, используя скорость, набранную до встречи. При этом маневре мой ведомый немного отстал, и противник стал сближаться с ним. «Четвёрка» «Сейбров» упорно преследовала Володю. Володя Иштокин, видя приближающего противника, нырнул под атакующих, и они с полупереворотов погнались за ним, за одиночкой. Я поспешил на выручку. Быстро сделал соответствующий манёвр и врезался между атакующих пар противника, открыв огонь по ведомому первой пары с дистанции метров пятьдесят. Смотрю, центральная марка прицела в центре цели, а трасса идет верхом. Даю поправку в прицеливании, беру ниже, под обрез фюзеляжа противника. Трасса накрывает «Сейбр». «Сейбр» был какой-то светло-серый, с окрашенными в желтый цвет консолями крыла. Сближение с целью у меня все же было приличное, хотя я и бил из всех пушек, которые тормозили значительно, и я, конечно, терял скорость, но сближение было достаточно быстрое. «Вот уже видны заклепки на швах „Сейбра“, пора отворачивать, а то столкнусь», — подумал я. С правой стороны цели показалась какая-то бронзовая цепочка, которая, блестя, извивалась змейкой на солнце — это были крупнокалиберные патроны пулеметов «Сейбра», мои снаряды попали в его ящики боекомплекта. Вдруг «Сейбр» словно замер в воздухе, я успел выхватить мою машину вверх, как подо мной образовалось облако от взрыва этого «Сейбра». Ведущий этой пары противника так увлекся погоней за Володей Иштокиным, что не заметил, исчезновения своего ведомого. Несколько секунд вся цепочка — самолёт Володи, ведущего вражеской группы, мой МиГ и преследующая меня вторая пара самолётов противника, без единого выстрела шла на одиннадцатикилометровой высоте. Самолёт Иштокина шел вверх, противник, не отставая, за ним. Я дал по нему очередь, но трасса прошла ниже цели. Взяв в обрамление ромбиков прицела самолёт противника и установив центральную марку на кабину, я дал залп всех пушек и увидел, что трасса накрыла кабину «Сейбра». В кабину ударили снаряды от 37-миллиметровой пушки, это я ясно видел по её трассирующим огням. «Сейбр» почти сразу свалился на левое крыло, перешел на нос и пошел к земле. Слышу голос Володи: «Один горит». Огня я не видел, это произошло очень быстро, моё внимание было приковано к самолёту моего напарника, и мне не хотелось его потерять из вида при моем наблюдении за падающим самолётом. Я строил

свой маневр так, чтобы Володя мог быстрее пристроиться ко мне. Вторая пара «Сейбров» вела огонь по мне. Это я видел, когда Володя Иштокин слева направо проскочил у меня за хвостом, ведя заградительный огонь по «Сейбрам». Я резко, насколько позволяла высота полёта, развернул влево свою машину навстречу противнику. Одновременно Володя делал то же самое, только с правым разворотом. Мы вышли фронтом в обратном направлении с интервалом метров 800, а «Сейбры» оказались между нами, чуть ниже и впереди нас, сохраняя плотный строй «крыло в крыло». Даю команду: «Берём в клещи!» и на встречном курсе сверху атакуем их. «Сейбры» не выдерживают первой атаки, делают разворот и уходят в облачность. Мы возвращаемся домой. После посадки, на другом конце аэродрома, мы проруживали мимо корейских и китайских машин. Смотрю, их техники и летчики выбегают к рулевой дорожке и, что-то радостно крича, показывают на нос моей машины. Тут я понял, что они восхищались покрытой копотью стрельбы носовой частью моего самолета. Этот восторг передался и мне. Я чувствовал гордость за силу нашего оружия, У Володиной машины нос был тоже в копоти, он активно вёл себя в бою. Действовал грамотно и инициативно, хорошо чувствовал локоть товарища, хотя в боях он всего третий раз. Командир группы Пепеляев и командир эскадрильи Бокач видели взрывы на земле в этом районе боя. В.К. опять был недоволен моей плёнкой, но подходит ко мне инженер по вооружению Алексей Иванович Дегтев и говорит: «Борис, не отступай от сбитых, доказывай. На твоей плёнке зафиксирован даже взрыв на плоскости первого „Сейбра“». Пришлось опять портить себе настроение — обращаться по инстанциям. Плохо, что нам самим заниматься фотоплёнкой было некогда, надо было отдыхать до следующего вылета.

Полёты на больших высотах показали, что применяемое нами построение боевого порядка несколько затрудняет действия летчиков. Вместо восьмёрок мы стали летать шестёрками. При этом мы сблизил пары самолётов друг к другу, уплотнили весь строй, так как на больших высотах отпала необходимость иметь превышение между парами, а всякий нагон требовал много времени. Строй шестёрки облегчил маневрирование и обеспечил достаточную осмотрительность, в том числе и для выполнения разворотов на большой высоте. Новый боевой порядок облегчил борьбу с «охотниками» противника, применявших довольно эффективный приём; Получив небольшое превосходство над нашими самолетами, группа таких «охотников» сблизалась с нами на встречных курсах. Затем, в полутора–двух километров от наших головных машин, вражеские пилоты поворачивали свои самолёты спину и, пропуская нас вперёд, сразу заходили в хвост нашим самолётам. После того, как этот приём перестал приносить врагу успех, они сами стали применять на больших высотах строй шестёрок.

Грамотная техника пилотирования, находчивость особенно необходимы при полёте в стратосфере. Самой спецификой полёта в условиях дефицита времени, отличались они. Психические процессы в полёте заставляли работать напряженно мозг. При полёте на больших скоростях и высотах в 11 000–13 000 метров лётчику–истребителю очень трудно вести противника, определять расстояние до него, курс вражеских самолётов. Яркий солнечный свет на этих высотах раздражающе действует на глаза, они быстро утомляются. Устает и весь организм. Чтобы добиться успеха в боях на таких высотах, необходимы высокая стойкость, выносливость, хорошая физическая подготовка, умение разгадывать замысел противника и, молниеносно оценивая обстановку, опережать его действия, навязывать свою волю. В сочетании с высоким сознанием своего воинского долга эти качества помогали многим нашим летчикам в самой трудной обстановке побеждать врага. Они сражались с врагом и на поврежденных машинах, и имея серьёзные ранения. Лётчик Капранов, например, не вышел из боя, чтобы не ослабить группу, даже после того, как вражеская пуля, влетевшая в кабину его самолёта, словно ножом отрезала ему мизинец левой руки.

Современные реактивные истребители внешне очень похожи друг на друга. В массовом бою, особенно на большой дистанции очень трудно определить какой из самолетов свой, а какой — чужой. Американцы несколько раз пытались воспользоваться этим для внезапных

атак. Однако наши летчики, благодаря высокой бдительности и настойчивому изучению особенностей техники и тактики врага, как правило, сразу отличали свои самолёты от аналогичных по схеме американских «Сейбров» Ф-86. Это умение по еле видимому силуэту и по лётному «почерку» отличать врага позволило лётчику Иванову и его ведомым в один из августовских дней увеличить на две машины свой счет сбитых американских самолётов.

Произошло это так... Четвёрка наших машин возвращалась с задания. Неожиданно к ней слева пристроилась пара «Сейбров». Ведомый сообщил об этом ведущему. Чтобы не «спугнуть» врагов, ведущий продолжал полет по прямой, надеясь на то, что летчики второй нашей пары, незаметно уменьшив скорость, зайдут в хвост вражеским самолетам и атакуют их. Но командир второй пары слишком резким маневром раскрыл свои намерения, и американцы сумели уйти из-под удара. После посадки пришлось подробно проанализировать действия ведомой пары. Было разъяснено, что в подобных случаях порой нельзя ожидать прямой команды ведущего, ибо радиоперехват противником может насторожить врага. Инициативные же действия, умение как можно дольше не раскрывать своих намерений позволяют нанести врагу удар внезапно, с выгодной позиции... Разбор полёта оказался своевременным. Буквально через несколько часов, во время второго боевого вылета этой же группы, к ней опять пристроились два «Сейбра». На этот раз ведомые действовали более инициативно и скрытно, вышли в хвост «Сейбрам». Враг поздно заметил опасность. Пушечные очереди наших истребителей были точными.

О необходимости все время учитывать особенности поведения самолёта на больших высотах говорит и поучительный бой, проведенный нами зимой над одним из важных тыловых районов Северной Кореи. В этот раз противник решил использовать в качестве бомбардировщиков истребители типа «Сейбр». Машины, несшие бомбы, шли выше слоя инверсии. Непосредственное прикрытие, состоящее тоже из «Сейбров», шло в самом слое инверсии и служило, как бы приманкой для наших истребителей. Основная масса врага шла на высоте 12 000 и 13 000 метров.

На перехват вражеских машин взлетело восемнадцать наших самолётов. Определив боевой порядок врага, мы разбились на три группы. Одна из этих групп должна связать боем верхний эшелон противника, вторая — отвлечь на себя истребителей непосредственного прикрытия, а третья группа любой ценой не должна была допустить самолёты, имеющие бомбы, к цели. Бой завязался на всех трех ярусах, нашей первой группе, состоящей из шести самолётов, сразу не повезло. Один из лётчиков не смог правильно выполнить маневр на 12 000 метрах и отстал. Он присоединился к самолетам, действовавшим ниже, но верхней группе стало трудней сражаться с многочисленным противником. В известной степени выручило наших летчиков решение командира сыграть на психологию противника. Зная стремление противника гоняться за одиночными нашими самолетами, он приказал лётчику без ведомого выйти из строя. Четверка «Сейбров» сразу же отделилась от основной группы и погнались за этой машиной. Учитывая, что набор высоты и восходящая спираль позволяют, используя преимущество в мощности двигателя нашего самолета, быстро отрываться от противника и перейти в атаку, наш лётчик ввёл самолёт в восходящую спираль. Противник потянулся за ним. Ещё две четвёрки «Сейбров» легли в мелкий вираж ниже, ожидая, когда наша машина потеряет скорость и свалится в штопор. Но этого момента противник так и не дождался. На высоте 14 000 метров наш лётчик перевёл машину в горизонтальный полёт, а затем атаковал сам ближайшую пару «Сейбров». В то же время наша четвёрка, разделившись на пары, сумела нанести противнику ощутимые удары. Искусно сделав энергичный разворот на этой высоте, Митусов сбивает одного «Сейбра», а через минуту Льву Иванову с ведомым удалось поджечь второй вражеский самолёт. Вскоре паре Митусова удалось накрыть очередью ещё один самолет, противника.

Успехи наших лётчиков в боях на больших высотах вынуждена была даже признать американская печать. Обозреватель журнала «Лук», Флетчер Кнебель, в одной из своих статей писал: «Красный... пилот... взлетает к солнцу, посмеиваясь над Америкой и её хваленой авиацией, американский лётчик-истребитель летит ниже его и отстает от него».

«...Коммунисты, бесспорно, могут вытеснить нас из, воздушного пространства в любой месяц, когда они захотят это сделать...» Такими статьями они нагнетали военный психоз.

Конечно, борьба с авиацией интервентов в Корее для наших летчиков была не такой простой и лёгкой, как писал этот американский корреспондент. За всё время моего участия в боях я не помню случая, чтобы нам пришлось сражаться с равным по численности противником. Чаще всего вражеских самолетов было вдвое, втрое, в пять, а то и десять (!) раз больше наших. Судя по рассказам товарищей, с таким же превосходящим по численности противником обычно приходилось сражаться и летчикам других наших подразделений.

Ведя бои в стратосфере, мы все время учились. Каждый летчик лично убедился, что на высоте 14 000 метров нельзя действовать так же, как на высоте, скажем, в 10 000 метров. Там, в стратосфере, меньше диапазон рабочих скоростей, поэтому нельзя допускать большие крены при виражах и разворотах. Вообще, самолет в стратосфере становится более инертным, манёвр в горизонтальной и вертикальной плоскости осложняется. Отсюда и бой не может носить такого энергичного характера в манёвре, как на меньших высотах. На этих высотах управлением надо действовать более плавно, но, конечно, достаточно энергично и точно.

...Однажды Иван Никитович решил провести боевую операцию по радио. Он знал, что противник, хорошо использует радиоперехват и информирует своих о наших намерениях и действиях, даже пытается вмешиваться в команды боя на русском языке. Противник никак не мог подобрать удачно интонацию Кожедуба по радиоразговору, и ему приходилось применять радиопомехи, чтобы как-то исказить радиообмен. И вот, используя их любопытство в этом вопросе, была разработана операция, которая потребовала минимального количества радиотехнических средств и самолётов для её осуществления. Начальник связи Р. Е. Милюков дополнительно выбросил несколько радиоточек для полного радиообмена «земля-воздух». И как только всё было готово, три пары наших самолётов поднялись в воздух взяв себе каждая позывные ведущих групп. Я тоже был в этой группе. Слышим информацию станции наведения: «Противник большой группой подходит к „сосиске“». «Сосиска» — это район дельты реки в Корее на самом изломе Корейского полуострова, на карте очень похожий на сосиску, и Иван Никитович окрестил этот район именно так. Наши все это знали и прекрасно ориентировались в воздушной обстановке. Часто можно было слышать по радио: «Бой идет на „сосиске“. Все туда!» и все направляли свои машины в этот район. Там же и были наши станции наведения.

Итак, наша шестёрка шла на большой высоте, на интервалах и дистанции зрительной связи между парами и вела по радио обмен «воздух-воздух» и «воздух-земля», прослушивая работу всех наземных информационных средств. Ведущий одной из пар после информации с земли о противнике, передаёт: «Противника вижу. Приготовиться к атаке». И передает команду другой «группе»-паре — «Заходить в атаку справа сверху» и так далее. Слышим, станция наведения передает, что «Сейбры» бросают подвесные баки с горючим, то есть готовятся к бою. Мы ведём переговоры с третьей парой, которая тоже передает, что «Сейбры» бросают баки — они это видят и принимают меры предосторожности, чтобы кто-нибудь не столкнулся с падающими баками. «Противник начинает метаться», — передает станция наведения. Ведущая пара, а по позывному — целая наша группа передает, что заходит слева для атаки противника. Противник очень встревожен. Их локаторы на земле никого не видят. Мы находимся слишком далеко, а по радиообмену бой вот-вот начнётся. «Видимо, применено какое-то новое противолокационное средство», — думают они. «Сейбры», истратив горючее, возвращаются на свою базу, и нам там тоже делать нечего — идём на свой аэродром. Вот так, не вступив в прямой контакт с противником, мы выиграли бой, а противник свою задачу не выполнил.

Как-то я, раненый, встретился в госпитале с одним артиллеристом-зенитчиком из района «сосиски». Этот зенитчик в разговоре сказал мне: «Как только мы услышим, что наши пошли на взлёт, мы садимся на лафеты пушек и смотрим, как американцы удирают в

сторону моря. Вот как они вас боятся!» Это было приятно слушать из уст солдата!

Американские посты наведения были расположены почти на всех островах до самой китайской границы, и их радиолокаторы и системы подслушивания контролировали наш режим работы. Они сразу сообщали ведущим групп всю добытую информацию, часто вмешивались в управление боем с земли на русском языке, но не могли они никак подделать воркующий басок Кожедуба, его интонацию, которую каждый наш лётчик улавливал прекрасно и не попадал в сети ложных команд. Не вышло у них ничего и с приводными станциями, хотя они пытались подстраиваться на дальний привод и включали мощные станции кораблей, находящихся в море, для того, чтобы увести наших летчиков к себе. Конечно, наши приборы начинали врать, приходилось брать ориентировку по солнцу, если мы были за облаками. Компас и ближний привод с выходом под 90 градусов в облаках спасали нас от ловушек. Ловили они нас и в вечерние часы, выпуская в налет до 300 самолетов, рассчитывая, что по времени наша посадка будет в ночное время. Но и это не удалось осуществить им. Мы были подготовлены и в этом вопросе. Зная наш распорядок дня по приему пищи, американцы подстраивали вылеты нам именно в эти часы. Они рассчитывали, что с полным желудком лётчик не может хорошо вести воздушные бой из-за веса пищи в желудке, увеличивающейся во много раз при перегрузках и отрицательно действующей на внутренние органы.

Во время одного из боев 13 октября после больших перегрузок, как рассказал мне Саня Литвинюк, он остался один и вдруг увидел выше себя на пересекающихся курсах пару самолётов, идущих со стороны солнца. Они блестели так же, как и наши МиГи. Он подумал, что это наша пара, и сделал маневр на сближение с ней, чтобы пристроиться. Сблизившись, Саня увидел, что это «Сейбры». Они были выкрашены не в грязно-голубовато-зеленый цвет, а блестели, как наши МиГи, но только на концах крыльев у них были нанесены желтые полосы. «„Сейбры“ начали подделываться американцами под наши самолеты в окраске», — подумал Саня и вступил с ними в бой. «Сейбры» уклонились от боя и ушли в безопасную для них область над морем. Не часто, но такие случаи перестраивания бывали с обеих сторон в процессе боя, о чем докладывали летчики и разведка.

АЭРОДРОМ МЯУ-ГОУ

«...А степная трава пахнет горечью...»

Недалеко от аэродрома Мяу-Гоу, где мы базировались, был военный городок, в котором мы жили. Он был обнесен колючей проволокой в три ряда, так же как и в Аньшане. Двухэтажные дома с удобствами были построены в свое время по японским проектам. Они были просторнее и почему-то чище, чем в Аньшане. Разместились мы в комнатах по звеньям и эскадрильям. Комнаты были скромно меблированы. Кровати снабжены москитными сетками. На окнах висели добротные сделанные двойные светомаскировочные шторы из черного и красного материала, сшитого вдвое. Все это создавало своеобразный уют в помещении. В длинном и довольно широком коридоре стояли столы для игры в пинг-понг. После полетов мы разыгрывали на них целые баталии — устраивали своеобразные соревнования до самого отхода ко сну. Заснуть нам часто мешали ночные налёты американцев. Пришлось их нам обрабатывать и ночью. Для этого была выделена лётная часть, которая с успехом справлялась с задачей. Как-то я встретился с Михаилом Ивановичем Богдановым, который мне кое-что напомнил и рассказал некоторые детали в работе ночников...

Когда стали сбивать американские самолеты ночью, им это не понравилось. Они стали применять различные приемы маскировки: выкрашивали низ самолетов специальной чёрной краской, не отражающейся в прожекторных лучах, строили боевые порядки эшелонировано

по высоте, выделяли специальные самолеты для массированных атак по нашим самолетам, которые попадали кому-нибудь из них на прицел, Один из наших летчиков привез на своем МиГе более сотни пробоин, но благополучно сел на свой аэродром, попав под такой конвейер атак. Видимо, для конвейера использовались приводные средства, установленные на самолетах противника. Итак, с наступлением темноты начинались действия ночной авиации противника. Прилетали сначала Б-26 — это средний бомбардировщик. Они охотились за световыми ориентирами и бомбили их мелкими бомбами. Мы этот самолет называли «старшиной», который обычно укладывает всех спать. Зенитчики, конечно, открывали огонь, и небо расчерчивалось огненными пунктирами трасс малокалиберной скорострельной артиллерии. Однажды, прожектористы, вылав засаду в сопки, поймали такого «охотника». Он шел на малой высоте и кидал бомбочки. Наши прожектористы неожиданно для него осветили лучом прожектора прямо в лоб, Б-26 как шархнется от луча и угодил прямо в сопку, и как говорят, «сразу успокоился».

Б-29 летали ночью целыми колоннами и разбивали бетонные взлётные полосы специальными бомбами, предварительно забив все радиолокационные станции зенитчиков.

С нашего аэродрома днем работали корейцы и китайцы. Стояли они на противоположной стороне взлётной полосы и взлетали навстречу нам. Взлетали они первыми, а мы после них, в обратном направлении, догоняя их группу на маршруте и прикрывая её сверху. Корейцы и китайцы, в основном, действовали на малых высотах. Им даже разрешалось ходить через море, где они встречали бомбардировщиков противника, которые «отсиживались» там, ожидая, пока у наших истребителей горючее будет на исходе. Китайцы часто своевольничали и практиковали вылеты без нашего прикрытия. Однажды, вылетев самостоятельно и не предупредив наш КП о взаимодействии, они потеряли своего командира полка. Этот полк встретил в море группу «Летающих крепостей». Командир полка резко снизил скорость и почти уравнил её с бомбардировщиками для производства атак по ним. Остальные китайские лётчики проскочили на скорости мимо своего командира, за ними гнались «Сейбры». Командир полка сбил один, потом — второй и третий бомбардировщик, но сам был атакован «Сейбрами» и сбит. Сбит он был над морем, его так потом и не нашли. Самолет его воткнулся в морское дно, и при отливе хвост его торчал над водой. В этот район посылали группу корейцев, чтобы они сняли вооружение и забросали кабину гранатами, выполнили они это задание или нет, нам не сообщили.

К месту падения МиГ-15 в скором времени подошел американский военный корабль. Зацепили американцы этот МиГ за хвост тросом, подняли на палубу и уплыли, предварительно дав залп из пушек, видимо, дали салют. Вот к чему приводит несогласованность действий с нашим командным пунктом. Это был не первый случай. Однажды, мы возвращаемся с боевого задания и видим, ниже нас на пересекающихся курсах идет девятка бомбардировщиков. По конструкции определяем, что наши самолеты Ту-2, но мы знаем, что в этом районе бомбардировщиков нет, и тем более наших. Запрашиваем по радио КП, с КП нам сообщили, что это наши соседи, то есть китайцы, пошли бомбить прибрежные острова, на которых была американская система наведения. С КП нам приказали следовать домой. Мы приземлились, вырулили на стоянки, — каждый самолёт имел свой «капонир», — и идем в летный домик для разбора вылета, И вдруг, видим, к нам на аэродром садятся изрешеченные три машины Ту-2 с китайскими опознавательными знаками, а их было девять!.. Оказалось, что шесть машин сбили «Сейбры», которые их атаковали над морем в момент бомбёжки. Ну что стоило китайскому командованию связаться с нашим КП и запросить прикрыть район действия китайских бомбардировщиков? Это было ещё одним доказательством, что китайцы всячески игнорировали нашу оперативную помощь ещё в самом начале своего становления, Однажды нашим советникам пришлось долго доказывать китайскому командованию, что лётчиков надо кормить по норме, как следует, иначе они не смогут летать. А китайцы вот что сделали: передали всё довольствие лётного состава техникам, обслуживающим самолеты, а довольствие технического состава — лётчикам, так как лётчик летает пятьдесят минут, и то не каждый

день, а техсостав целыми днями находится на аэродроме — доказывали они. С большим трудом наши советники переубедили их в этом.

Однажды наши советники спасли жизнь одному китайскому молодому лётчику, который неудачно приземлился на МиГ-15 и сломал у него шасси. Китайцы приговорили его к смертной казни, видимо, жизнь человека для них — пустяк. Они мотивировали это решение тем, что за эти самолеты они платят большие деньги, а он их ломает. Наши советники доказывали, что обучить лётчика гораздо сложнее, чем сделать самолёт. Они пообещали помочь в ремонте или приобретении нового самолёта. Лётчик остался жив.

Для ремонтных работ лётного поля на аэродром часто приводили большое количество крестьян из близко расположенных населенных пунктов. Каждый шел со своим орудием труда: лопатами, корзинами на коромыслах для перетаскивания грунта, которыми укрепляли дамбу вокруг аэродрома.

Работали они за двухразовое лёгкое питание. Двигались они с этими корзинами в медленном темпе, размеренно и не спеша. Накладывали в них землю не полностью до краев, как это водится у нас, а всего на половину корзины. И вот командир эскадрильи Шаломонов решил показать им, как надо работать. Взял у одного из рабочих коромысло с двумя корзинками на концах и попросил нагрузить их с верхом землей. Тут же все остальные работники бросили работу и стали смотреть, что же дальше будет? Вообще-то они любят разные зрелища. Шаломонов поднял корзинки, наполненные с верхом, и пошел. Через несколько шагов бамбуковое коромысло сломалось к большому огорчению зрителей и особенно хозяина, оставшегося без своего орудия труда. Пришлось ему искать другую палку вместо сломанной. Пример загрузки корзинок ни на кого не повлиял. Они продолжали работать так, как и работали, не спеша, размеренно и без всяких перерывов. Мы их называли «шагающими экскаваторами».

...Наши лётчики любили выполнять различные физические упражнения в перерывах отдыха между вылетами: кто вертелся на турнике, кто играл в городки, кто помогал техническому составу выигрывать футбольные баталии между полками. Иван Никитович увлекался гирями, и вот как-то он привлек общее внимание своими упражнениями китайцев и корейцев, находящихся поблизости. Они стояли и смотрели на его упражнения, покачивая головами, лопотали что-то по-своему. Вдруг Иван Никитович берет двух зрителей за пояса и поднимает вверх. Вся толпа бросилась врассыпную и спряталась за домик КЦ. Наиболее «храбрые» выглядывали из-за угла, видимо, любопытство брало верх, а что же дальше будет? Иван Никитович улыбнулся и спокойно поставил перепуганных китайцев на землю. Это вызвало неопишуемый восторг у остальных, которые видели добродушную улыбку нашего командира.

Были у нас в полку два усача, в смысле, с большими усами: Володя Алфеев и Лев Иванов. На счету у каждого было до десятка сбитых самолётов противника, они были предоставлены к званию Героя Советского Союза, но почему-то утверждения не было. Я тоже носил усы до тех пор, пока кислородной маской в полёте не растер кожу над ними, пришлось по этой причине с ними расстаться. А ребята умудрялись их не сбривать до самого конца нашей работы. Так вот, эти усы вызывали восторг у местных жителей, у которых «растительность» на лице бывает редко. Из-за своего любопытства они не раз пытались пощупать усы, восхищение при этом выражалось восклицаниями, качанием головой и каким-то цоканьем языком. Иногда надоедало усачам это «внимание» и они, вполне добродушно, делали движение челюстями, предупреждая, что сейчас укусят за руку. Это вызывало взрыв хохота. Мы смеяться любили. У нас были свои заводилы, которые имеются в каждом коллективе. Таким заводилой был у нас Лев Иванов, Остроумный, симпатичный товарищ. У него было много разных прибауток, сказанных вовремя и к месту. Если собирались в кружок, где были Володя Иштокин, Лев Иванов и Володя Алфеев, то считай, уйдешь оттуда уставший от смеха. И не случайно они все любили играть в шахматы. Надо же, в конце концов, и «серьёзно подумать», сделать передышку в весёлом своём настроении. Да и там игра часто приобретала весёлый характер, если в этом участвовал Алексей

Иванович Митусов, тоже представленный к званию Геря Советского Союза и тоже это представление не было утверждено. Он играл в шахматы в любое свободное от полётов время и часто подшучивал над партнёрами. А ведущим партнером у него почти всегда был Лев Иванов.

Нам на аэродром иногда привозили кинокартины, которые мы просматривали в стартовом бомбоубежище. Любитель поохотиться — Фукин Вася — умудрялся между полетами пострелять из ружья по уткам. Так что жизнь у нас текла обычно. Лётчики — предприимчивые и неунывающие люди. В период дождей, когда аэродром заливала вода из «прохудившегося неба», и насосы не успевали её откачивать за дамбу, любители рыбной ловли и здесь находили себе занятие: руками ловили довольно крупную рыбу, как будто в ковбойских фильмах, неизвестно как попавшую в углубления заборников насосных станций.

Нам выдавали тридцатипроцентную надбавку, так называемых, «полевых денег» в местной валюте, на которые мы покупали различные товары в специализированном магазине городка. Питались мы в столовой с очень вместительным залом, все вместе. Иван Никитович со своими помощниками тоже принимал пищу в этом же зале.

Однажды Иван Никитович, проходя между столиками в столовой, увидел, что Саша Литвинюк сидит пригорюнившись. Кожедуб подошел к нему, поговорил, положив ласково руку на плечо, подбодрил его, — и как Саша повеселел, настроение его улучшилось. При разговоре, когда мы вспоминаем то время, Саша всегда с большим теплом, отзывается об этой беседе.

Садись мы за круглые столы по восемь человек. В этой большой столовой городка пищу мы принимали два раза в день — утром, рано на рассвете, когда ещё солнышко не встало, мы подкреплялись чашкой кофе или какао, положив в неё ложечку сливочного, масла и закусив печеньем или кусочком колотого плиточного шоколада. Другая пища в эти предрассветные часы просто не вызывала аппетита. И ещё вечером, после полётов, — тогда мы спокойно съедали фирменные блюда: по две порции шашлыка и по две порции отваренных, а потом хорошо поджаренных пельменей, конечно, предварительно выпив грамм сто–сто пятьдесят спиртного. На столах у нас было сервировано по бутылке пива на каждого, на двоих — бутылка коньяка или бутылка портвейна. Но, представьте себе, никто больше положенной нормы не выпивал. Мы ещё смеялись: дома бы все бутылки были пусты, а здесь всё остается. И действительно, каждый знал, что завтра боевые вылеты с большими перегрузками и что может быть потеряна правильная реакция на сложившуюся воздушную обстановку.

Корейских и китайских летчиков часто подсаживали к нам, чтобы научить их есть нашу пищу, а не только рис, от которого хорошего боя в воздухе не выдержишь. Иногда нам это удавалось и они с удовольствием поедали наши фирменные блюда и даже выпивали немного коньяку.

После ужина летный состав шел спать, а технический и обслуживающий персонал шел смотреть кинофильмы.

Около девяти часов утра к нам на аэродром привозили настоящий завтрак. Позавтракать нам почти никогда спокойно не удавалось. Так же было и с обедом. После вылетов терялся аппетит. Американцы специально организовывали налеты в часы нашего приема пищи. Они знали, что наполненный желудок при перегрузках будет иметь очень большой вес и, следовательно, изменит свое местоположение, что отразится на состоянии здоровья и на самочувствии. Вот поэтому большинство положенных калорий мы принимали в ужин и для разрядки нервной системы принимали свои «боевые» сто грамм. Это помогало нам быстрее уснуть. Иногда появлялось настроение выпить водочки, купленной в магазине, ещё до ужина, в узком кругу товарищей, именно в запретной обстановке, как говорится, на ходу, закусив яблоком. Но не знаю почему, но это было приятней, чем в открытую, за столом, бесплатно и пей, сколько твоей душе угодно. Конечно, после такой процедуры на столе в столовой оставалась почти вся выпивка нетронутой. Никто больше своей нормы не употреблял. Был очень жесткий самоконтроль. Видимо, есть какая-то психологически тонкая

сторона именно в таком затаенном употреблении спиртного в узком кругу товарищей.

В период дождей, когда аэродром заливала вода и насосы не успевали её откачивать, ваша работа почти замирала, да и противник не был в это время активен. Вылетать приходилось парами с бетонки, половина которой была покрыта слоем воды. МиГи, как глиссеры, превращали её при взлете в водяную пыль. Рулежные дорожки были обозначены флажками, чтобы не попасть при рулёжке на глинистую, размоченную водой землю.

В лётный домик мы подъезжали на грузовике и по спиленным деревьям перебирались в него. Ноги нельзя было нам мочить — на высоте могут замёрзнуть. В период дождей ориентировку в полёте держать было сложно: реки разливались и меняли всю карту местности.

Одевались мы по-разному. В жаркое время — лётная куртка на майку-сетку, с левой стороны десантный нож, с правой — кобура с пистолетом, брюки навыпуск из хлопчатобумажной ткани тёмно-синего цвета, заправленные в красно-коричневые сапоги. В весенне-осеннее время сапоги были на меху. На голове шляпа или кепка. Иногда мы ходили в форме китайских добровольцев. Вместо лётной куртки надевали зеленую хлопчатобумажную тужурку (зимой обмундирование было суконное такого же цвета). В период дождей после полётов приходилось надевать резиновые сапоги и плащи-дождевики, купленные в магазине: с неба, словно из ушата, непрерывно лилась вода.

На соседнем аэродроме куманичкины приобрели обезьянку и дали ей кличку Мартын. Он скрасил трудную солдатскую жизнь теплом своим и дружбой с людьми. Мартын развлекал своими проделками ребят, которые прощали ему все шалости. Все ребята очень трогательно о нем заботились, когда он в морозные дни отморозил себе все четыре лапки, бегая босиком по посадочной полосе, выложенной металлическими плитами. Он сидел на руках с такой страдальческой мордочкой, что у всех вызывал жалость, показывая забинтованные свои руки.

Был еще один объект общего внимания — это ворон Яшка, которого научили выкрикивать некоторые слова. Однажды, когда был дан вылет, Яшка залетел в кабину одному летчику и забился под ноги. Пришлось технику срочно его вытащить и наказать, посадив в клетку. Добрая душа человека даже в такой суровой боевой обстановке тянется к беспомощным животным и птицам и хочет согреть их своим душевным теплом.

В период дождей мы провели 22 августа 1951 года читательскую конференцию по книге И. Н. Кожедуба «Служу Родине». Пригласили на неё и автора, который охотно согласился, чем доставил большое удовольствие ребятам. Они слушали Кожедуба с большим вниманием. Он рассказал много поучительного из боевых эпизодов. Конференция превратилась в методическое занятие. Говорили больше не о художественной стороне книги, а о людях и их волевом настрое при ведении боевых действий. Подробно разбирались приемы воздушного боя. Я исполнял тогда обязанности погибшего замполита эскадрильи В. Ларионова, и большую помощь в организации этой встречи оказали наш заместитель командира по политчасти П. А. Докучаев и парторг полка В. Ф. Шпилько. Они сумели подготовить к выступлениям товарищей, а это было необходимо сделать, так как боевая обстановка не отпускала более двух часов, на это мероприятие.

...Американцы в Корее вели и бактериологическую войну. Сбрасывали с самолетов одежду для детей и взрослых, специально зараженную различными бактериями: и чумы, и другими инфекционными заболеваниями. Сбрасывали детские игрушки, обработанные соответствующим образом. В китайских «фонариках» сбрасывали энцефалитных клещей, которые, пригретые солнышком, расползались по земле и кусали людей... У нас два солдата попали в госпиталь из-за этих американских «услуг». Нашим врачам под руководством главного врача дивизии, Виктора Ивановича Васюкова приходилось делать много различных прививок личному составу и следить за соблюдением санитарно-гигиенического режима, а это было сделать в тех условиях очень и очень непросто.

Как-то нам всем приказали сесть в кабины самолётов и одеть кислородные маски. Оказывается, к нам на аэродром садился транспортный самолёт, направляющийся, в район

вспыхнувших очагов чумы на корейской территории. В самолете были эпидемиологи социалистических и других стран, которые не должны были встречаться с нами, то есть увидеть русских. Самолёт приземлился и зарулил на заправку в район расположения корейцев и китайцев. Нас они не видели. Помощь корейцам была необходима, так как боролись с очагами заражения они варварским способом: просто опахивали фанзу и сжигали всех, находящихся там. Прививок они не делали. И поэтому им необходима была эта помощь.

Восемнадцатого октября нашу эскадрилью отправили на две недели в порт Дальний в санаторий для отдыха. Путевки туда нам любезно предоставило местное командование. Наш дивизионный врач В. И. Васюков добился, чтобы все подразделения побывали там по очереди и разрядились от напряженной обстановки. От местных лётчиков мне стало известно у здесь, в одной из истребительных дивизий, несут службу мои товарищи Армавирскому училищу Столаев, Цыганков и Борисенко, которые тоже были инструкторами в своё время. Пройдя обучение в полку боевого применения они были откомандированы в строевые части. Я продолжал работать некоторое время в этом полку и только потом попал в строевую часть. В общей сложности я был инструктором пять лет. Я и ведомый мой Николай Вермин встретились с Иваном Столаевым в военном городке близ города Дальний. Его жена, Лена, которая была оружейницей в войну, гостеприимно накрыла на стол, и у нас завязалась непринужденная беседа. Мы вспомнили друзей и учителей по училищу: Николая Романова, Степана Галатюка, Васю Синкевича, Ивана Непокрытого, Володю Бабанина, Толю Соломенцева, Николая Шишкова, Олега Шурчкова, Ивана Григорьева, Ивана Короста, Лёню Мещанского, который тоже был в этих боях, но немного позже нас, получил орден Красной Звезды, сбил «Сейбра», сделал более 70 боевых вылетов. Вспомнили и наших любимых начальника училища Кузьму Ивановича Шубина и начальника политотдела Петра Дмитриевича Бескинского, которые сумели передать нас свою любовь к небу и технике, на которой нам приходилось работать. Находясь в училище, я подружился со своим техником самолёта Германом Бескинским, который хорошо ухаживал, именно ухаживал, за нашей машиной, чему мы часто удивлялись: как только и где он брал время и столько любви к технике. Летали мы от рассвета до заката, а он вставал раньше нас, а ложился позже, успевал всё сделать с большой любовью.

Товарищи упростили меня рассказать о своей работе за время служебной разлуки и как-то этому был посвящен один из вечеров наших встреч. Я рассказал им, что после отъезда их из училища я окончил Высшую Офицерскую школу лётчиков–инструкторов, где инструктором у меня был Вася Шлянин. Там я познакомился с ребятами, приехавшими из других училищ: Валентином Васиным, Николаем Данишевским, Федей Яковлевым, Николаем Горяиновым, Георгием Смирновым и многими, многими другими. Это были хорошие, добрые товарищи и отличные лётчики, каждый из них много сил отдал укреплению кадров нашей славной авиации. После окончания учебы я опять работал в Армавирском училище. ...В конце декабря 1949 года к нам в училище прибыла группа товарищей для отбора лётчиков–инструкторов на должность лётчиков в парадную дивизию. Руководил этой группой А. А. Микоян. Вызывали они многих товарищей на собеседование, но уехали в начале января 1950 года из нашего училища только трое: Николай Щербина, Виктор Скрябин и я. Прибыли мы в эту строевую часть и сразу начали тренировочные полёты. В этой дивизии было немало выпускников нашего училища. Мы встретились с Володей Пронякиным, Сашей Андриановым, Пашей Губо, Петей Каракай, Мишей Боровковым. Приятно было вспоминать курсантские годы, годы молодости, хотя мы ещё были и сами молодыми, нам было всего 26 лет. Встретил я там и своих одноклубных товарищей, которые заканчивали аэроклуб Метростроя, Сашу Паранина, Сашу Горшкова, Ивана Ковалева, Володю Пронякина. Познакомились мы и с Астаховым, о котором немало слышали в дни воздушных парадов, где демонстрировалась мощь нашей авиации. Прибывали товарищи и из других частей и училищ. Видимо, справедливо говорят, что лётная жизнь тем и прекрасна, что она коллективна и бескомпромиссна. Несмотря на

неустройство быта — негде было разместить в городках семьи, прибывшие с нами. Нам пришлось снять «углы» в близлежащих деревнях. Несмотря на это, настроение всё же было приподнятое из-за близости хороших товарищей и друзей.

Правда, жены и дети не выражали восхищения своим положением. В распутицу нашему врачу Виктору Ивановичу трудно было пробираться к больным детям: вода на дорогах заливала за голенища сапог, а он всё-таки приходил всегда на вызовы. Иногда таким людям просто от души хотелось молча поклониться. Незаметные, порой тихие, по характеру — труженики медицины были с большим человеколюбивым сердцем в груди. Спасибо им всем, что они ещё существуют на земле.

...Буквально за какие-то двадцать дней мы освоили МиГ-15 и стали летать на боевое применение. Прелесть полета на нем просто пленила! Так было хорошо управлять умной машиной. Первые серийные самолёты были очень легки в управлении и хорошо вели себя в воздухе.

В феврале полк, в котором мы находились, был поднят по тревоге и отбыл в Китай, вновь прибывших перевели в другой полк, который прибыл на замену. Этот полк был не меньше знаменит своими боевыми подвигами в годы Отечественной войны, чем ушедший. Вскоре началась подготовка к воздушному параду над Красной площадью в день 1 Мая. Погода в эту весну была очень неустойчивая. Полеты приходилось просто «ловить» и в каждый вылет вкладывать максимум своих сил, отдавать всего себя. Сначала привыкали к видимому положению самолётов, расставленных на земле тройками в парадном строю; запоминали дистанции и интервалы, а потом тренировались в воздухе, в проходе над стартом, где с земли нас фотографировали на киноленту. После чего был разбор полётов с показом киноснимков. Тут уж никуда не денешься, все ошибки видны.

Держать в колонне в последних замыкающих тройках было особенно трудно. Воздух был настолько взбудоражен в хвосте колонны впереди идущими самолетами, что приходилось резко работать рулями, как говорится; от борта до борта, чтобы удержаться в строю на положенном месте. Мне почему-то «везло» на эти предпоследние хвостовые звенья, где я почувствовал все «прелести» полета в возмущенном потоке воздуха. Помнится, что в одном из парадных вылетов, я разбил до крови руку, хотя она и была в перчатке. Заметил я это только после посадки. После таких полетов спина обычно была мокрая от пота настолько, что кожаная куртка промокала почти у всех насквозь, а на форменной военной рубашке оставались пятна от ее коричневой окраски. Рубашка становилась рыжего оттенка.

...От тренировок в полете колонной звеньев в составе полка переходили к тренировочным полетам всей дивизией. Здесь масштабы полетов были побольше: с проработкой маршрута на малой высоте по земным ориентирам и цветовым дымам, расставленным на земле. В этот комплекс тренировок включались полеты с проходом каждой группы по секундным отметкам времени разворотов. Для ведущих звеньев и групп иногда устраивали полный проход парадного маршрута с использованием световых маяков на крышах высотных зданий с таким расчетом, чтобы их створ был виден низколетящим самолётам. Ведущие сохраняли дистанцию зрительно и контролировали себя по прицелу. При пролете колонных звеньев по парадному маршруту многое зависело от уравновешенности полета ведущего звена колонны. Все его «скачки» скорости, увеличенные волной, отдавались на хвосте колонны. Иногда через Москву ведущий проходил на скорости 850 км в час, а хвостовые звенья увеличивали скорость за 1000, чтобы не отстать. При развороте на финишную прямую, как говорят, на боевой курс, мы встречались с бомбардировщиками, идущими выше нас. Скорость у них была меньше, и мы обгоняли их по маршруту, проходя Красную площадь первыми. Центральный аэродром проходили по белой указательной стреле, держа в створе световые маяки на высотных домах. На малой высоте и большой скорости рассмотреть что-либо на праздничных улицах Москвы было почти невозможно. Да и отрывать взгляд от ведущего нельзя, сразу же потеряешь свое место в строю. Красную площадь проскакивали мгновенно. Секунда, и Исторический музей, и храм Василия Блаженного уже позади. Один глубокий вздох, и уже засверкали заливные луга

Люберецкого района. Идем в набор высоты, с плеч сваливается огромный груз. По радио слышим благодарность от Министра обороны Василевского — «Хорошо прошли. Молодцы!» Настроение превосходное! Таким покоем наливается всё тело, грудь — дыхание ровное, движение машин в воздухе спокойное, уверенное. Осматриваемся — все в сборе, никто не отстал, не пошел на вынужденную посадку. Такая посадка была бы очень сложной, на крыши домов и улицы Москвы садиться не разрешалось. Единственное место для этого в Москве для этого было пригодно — это только Москва-река, где специально дежурили спасательные катера, а за Москвой — заливные луга в районе Люберец. В дни праздника Великого Октября маршрут полёта оставался прежний, но погода усложняла весь полёт. Иногда приходилось наблюдать интересное явление: когда на большой скорости скачки уплотнения влажного воздуха на крыльях и других частях самолета обозначались в виде острых облачных всплесков. Самолёт слегка встряхивало, и как будто кто-то ударял по нему. Воздушный парад и подготовка к нему в дни празднования Воздушного Флота отличался от остальных своей праздничной программой и настроением. Тренировались пилотажики над аэродромом. Нам было веселее, всё-таки летний период, не всегда он нас баловал погодой, но всё-таки лето... Режим в дни подготовки к параду был строгий, никаких излишеств, лётный состав в предпраздничные дни был на казарменном положении. Самолёты за три дня до вылета сдавались специальной охране. Аэродром замирал...

...Итак, наш двухнедельный отпуск пролетел быстро. Беседами с товарищами, посещением Порт-Артура 25 октября 1951 года, с его замечательным музеем славы русского оружия были заполнены последние дни. В Порт-Артуре мы посетили военное кладбище, которое было в образцовом порядке, где даже была установлена гарнизонная служба. Там были похоронены наши товарищи, погибшие в боях. Мы почтили их память молчанием, положив живые цветы на их могилы. «Север» звал нас в часть. В Дальнем нас всех называли «северянами». Документов у нас никаких не было, пистолеты мы носили в карманах, чтобы не смущать военные патрули. В Дальнем мы приобрели гражданскую одежду. При примерке и покупке её привели китайцев в смятение своими пистолетами, когда перекладывали их из кармана в карман.

Приехали мы к себе в часть в траурный для нас всех день. В бою погиб Федя Шебанов. На траурном митинге меня настойчиво попросили произнести прощальную речь. После приезда я даже не успел переодеться, как был в гражданской одежде, так и пришлось выступать. Только одел сверху на костюм летную куртку — символ летной чести. Над гробом погибшего товарища мы дали слово бить врага еще беспощаднее. И мы выполнили данное слово. Противник нёс большие потери в боях. У нас внутренне в душе утвердилась какая-то спокойная уверенность в своей моральной победе над противником. Это сразу сказалось на положительные результаты боя.

...Как-то меня вызвали к генералу Простосердову, который предложил мне написать инструкцию по ведению воздушных боев на реактивных истребителях. Рядом, на скамейке у лётного домика, сидели А. И. Митусов и Л. Н. Иванов. «Ну, — думаю, — это их работа». Отказываться не стал и в перерывах между боями и по вечерам я набрасывал, строчку за строчкой, инструкцию для настоящих и будущих воздушных бойцов. Инструкцию обсудили в полку и доложили на собрании лётного актива корпуса. Инструкция была одобрена. Мне было приятно, что наш труд не прошел даром. Потом, в Воздушной Академии, многие пользовались нашими материалами для защиты своих диссертаций.

...Как ни странно, но у летчиков неожиданные встречи чаще всего происходят в районе столовой. И у меня там произошла незабываемая встреча с Юрием Мальковым, у которого в свое время я был инструктором. Юрий ехал в командировку вглубь Кореи для обучения корейцев лётному делу. Встреча была буквально пять минут, но очень приятная. Он был с группой товарищей, которые торопили его сесть в машину.

...Когда я уезжал в Союз, то в госпитале оставался наш инженер полка Федя Кругляков, который не лёг в лазарет лечить свою ангину, а продолжал работать и получил осложнение на сердце. Через некоторое время он прибыл в Союз, но поднять его на ноги

врачи не смогли. Его жена Мария и дочь Наташа ещё пять лет мужественно боролись за его жизнь в домашних условиях, но болезнь не отступила.

ПОСЛЕДНИЕ БОИ

«...Ещё немного, еще чуть-чуть!
Последний бой, он трудный самый...»

Был октябрь 1951 года. Медицинская комиссия предложила многим товарищам уехать в Союз из-за нервного перенапряжения и физических перегрузок организма в воздушных боях, доходящих до болевых ощущений в области сердца, не прекращающихся даже в спокойной наземной обстановке. Многие товарищи приняли это предложение и уехали домой, а некоторые остались по велению сердца и просьбе Ивана Никитовича. Так произошло и со мной. Я решил ехать домой, но вызывает меня заместитель командира по политчасти П. А. Докучаев и просит остаться. Доводы его поколебали мое решение, но сразу ответа я не дал. Появился И. Н. Кожедуб в районе нашего расположения и тоже вызывает меня в лётный домик и убедительно доказывает, что мне надо остаться: ведущих групп не хватает, да и скоро нас сменят и поедем все вместе, должны же в конце концов договориться о перемирии в Корее. И я решил продолжать боевую работу. Летал всё оставшееся время до моего последнего полёта с медицинской поддержкой. Каждый день вводили глюкозу внутривенно и кололи стрихнин и мышьяк попеременно. Многим оставшимся товарищам, в том числе, Сане Литвинюку, Льву Иванову и другим давали тоже медицинскую поддержку. Вот ведь как нас вымотала эта реактивная авиация — сразу всего не учтёшь.

Бои велись с неослабеваемой силой. Противник был вынужден вводить в бой все новые и новые группы «Сейбров» последних модификаций. Наступил январь 1952 года. К нам прибыла смена — лётчики дивизии из ПВО от Е. Я. Савицкого, по боевой подготовке занявшие первое место и получившие оценку «хорошо» при инспекции Ф. А. Агальцева. Прибыли они без технического состава. Выходило так, что мы должны были разорвать «по живому телу» весь психологически подготовленный нашими командирами и политорганами офицерский коллектив дивизии и оставить наших неутомимых тружеников с материальной частью ещё на год этой тяжелой работы. Иван Никитович Кожедуб выразил свое неудовольствие этим решением по инстанции, за что попал в немилость со всеми вытекающими отсюда последствиями. Но так или иначе, мы постарались как можно лучше ввести в строй наших сменщиков: прочли курс лекций о работе в этом районе, о действиях противника и наших контрприемах; о различных тактических тонкостях боя с разными типами самолетов противника. Мне тоже предоставили возможность выступить и рассказать о тактике действий истребителей противника на корейском театре военных действий — это было 5 января. После теоретических занятий начался облёт района военных действий и ввод в строй вновь прибывших товарищей. Это продолжалось до февраля месяца. Я часто потом пытался понять, почему мы, до предела в боях вымотанные люди, так методично вводили в строй своих товарищей? Видимо, чувство локтя в нашем коллективе было развито очень высоко! Когда мы вступали в бой, то нас так не «натаскивали». Мы в бой вступили прямо с ходу.

Утром 7 января мой ведомый Николай Вермин сильно заболел и мне дали ведомого командира звена Ивана Химченко. Я командиру полка сказал, что с ним ни разу не летали в паре, и он всё время ходил ведущим. Такая практика, ставить ведущего в ведомые, без тренировки, нежелательна. Он ответил: «Ну, тогда не полетите». А как тут не полетишь, если со всего полка осталось 16 человек летчиков. Со стыда потом не знаешь, куда будешь деваться перед своей совестью и никогда себе не простишь этого потом...

...Только сели завтракать, а тут ракета — по самолётам... Я и говорю: «Пойдем,

Хима...», и мы полетели. Получилось как в кинофильме «В бой идут одни старики». Я вылетал последней парой, прикрывая ею ведущую пару заместителя командира полка Алексея Ивановича Митусова. Нашей группе надо было выйти на самый верх и сбросить всех «Сейбров» оттуда вниз. Смотрю, уже со взлёта первые взлетевшие группы вступили в бой. На КП командовал помощник Кожедуба Чупрынин. «Сейбров» пришло много, до 150 штук. Зашли они в «воронку», то есть в мертвую зону, где наш локатор того времени не определял цели. Пустили для приманки в инверсию шестёрку, а остальные расположились под инверсией и выше её. Нас вылетело восемь пар. Смотрю, мой ведомый держит очень большую дистанцию и интервал, ну приблизительно, как водил раньше четверку, передаю ему команду подойти ближе. Он это делает, но потом удаляется и на одном из разворотов совсем отстал. «Ну, — думаю, — аэродром близко, сядет», а он пристроился к нижней группе и с ними вместе вёл бой. Я продолжал один прикрывать пару Митусова. Наша тройка шла вглубь Кореи на высоте 12 000 метров. Видим, навстречу нам и немного выше идут 12 «Сейбров». Только повстречались с ними, они делают полупереворот и пытаются атаковать нас сзади. Мы плавно переводим свои машины в набор высоты и оставляем противника внизу. Появилась ещё восьмерка «Сейбров» выше нас на встречном курсе, а скорость, нами потерянная при наборе высоты, была ещё не набрана. «Сейбры» полупереворотом зашли нам в хвост (сближение было быстрое, как будто мы стояли на месте). Обстановка сложилась критическая, надо было во что бы то ни стало удержать господство в высоте над противником, что облегчит бой всей, нашей группе, а скорости нет, нет и манёвра. Принимаю решение взять всю восьмёрку на себя, чем обеспечить возможность активных действий паре Митусова. Передаю по радио свое решение ведущему и начинаю маневр, рассчитанный на психологию противника, который очень любит атаковать одиночек. В данном случае они остались верны себе: вся восьмерка устремилась за мной. Высота была около 14 000 метров. Действовать рулями на этой высоте надо немного плавнее. Я это понимал, но противник наседал, пришлось перейти на вертикальный бой, резко свалив машину на левое крыло, я пошел вниз, набирая скорость. Пара А. И. Митусова могла теперь набрать высоту и перейти в атаку, тем самым помочь мне. Но оказалось, что ещё выше третий эшелон этой группы противника — там была четверка «Сейбров», с которой и завязали бой Алексей Митусов и Миша Боровков. Они сбили одного «Сейбра», а остальных сбросили вниз. Таким образом, противника выше нас уже не было. Задача была выполнена. Митусов теперь мог помочь мне, но было уже поздно... Я вёл бой с восьмёркой «Сейбров» всё это время один. В процессе боя мне удалось сбросить пару противника с хвоста, перейти в атаку и открыть прицельный огонь по ведущему. При выходе из атаки от большой перегрузки я кратковременно потерял ясность сознания, когда зрение восстановилось, результаты атаки уже не увидел. Ведущей пары противника впереди нигде не было. Не успел я как следует осмотреться назад, как по моей левой плоскости забарабанили пули, кисть левой руки, находящаяся на секторе газа, получила удар и почему-то стала очень тяжелой. Какая-то серая пелена встала перед глазами. Я дал рули резко вправо на выход из-под обстрела. Кабина разгерметизировалась, это я почувствовал по реакции своих ушей... Посмотрел назад и увидел ещё одну пару противника, из-под огня которой я только что выскочил. Сделав манёвр, я перешел на неё в атаку, но получил порцию крупнокалиберных пуль ещё от другой пары противника, которую не увидел в этот момент. Самолеты противника, оказывается, разбились по парам и ждали, когда я выскочу из атаки. Приборная доска в моей кабине загорелась от бронебойно-зажигательных крупнокалиберных пуль. Я взял ручку управления на себя, но самолёт не слушался. Огонь в кабине усиливался. Управление отказало. Самолёт шел с набором высоты и левым креном. Следующая пулемётная очередь перебила мне плечевую кость левой руки. Я почувствовал тупой удар по плечу и увидел, как белые обломки кости мелькнули из раны. Принял решение катапультироваться. В наушниках слышал команду «Уходи вверх», но самолет не управлялся, да и команды эти доходили до сознания в каком-то далеком тумане, как будто не меня они касались. Я взял правой рукой неуправляемую левую, снял её с ручки управления

сектором газа двигателя и положил руку себе на колени. И только в этот момент я увидел изуродованную кисть и болтающийся на коже указательный палец, оторванный бронебойной пулей, срикошетировавшей от ручки сектора газа. Сил не было поставить ноги на подножки катапультируемого кресла, пришлось помочь это сделать здоровой правой рукой. Отбросил с правого бока кресла предохранительную скобу на сиденье и сбросил фонарь. В этот момент стрельба по мне почему-то прекратилась, видимо, фонарь попал по стреляющему. Я сгруппировался и нажал на пуск катапульты. Меня резко вдавило в сиденье с 16–18 кратной перегрузкой. Слева послышался сильный скрежет в направляющем рельсе сидения, видимо, пули повредили её. Я вылетел из кабины и под небольшим углом к горизонту падал вниз. Правая рука нащупала чеку привязных ремней к сиденью и открыла её, ноги сразу же отвисли и отделились от подножек, кресло отошло от меня. Можно было открывать парашют — автоматики у нас никакой не было. При катапультировании кислородную маску у меня сорвало с лица, а высота боя была в пределах 14 000–12 000 метров. Я дернул за кольцо раскрытия парашюта, но успел его только вытянуть из кармана, как от резкого движения рукой у меня потемнело в глазах только где-то в центре головы, так я ощутил, подавалась команда: «Спокойно, спокойно...» Я отпустил кольцо и, нащупав натяжной тросик парашюта, прижал пальцы к ляжке, чтобы не потерять тросик. Начал перекатом пальцев вытягивать его, прижимая сверху тросик большим пальцем. Слышу, скребется он по направляющему шлангу, значит, всё в порядке. Я был уверен, что служба, которую возглавлял у нас Иван Коротков, не подведет!

Через некоторое время меня сильно рвануло, и парашют раскрылся. За время, пока открывал парашют, произошла вынужденная задержка со временем. Было потеряно много высоты, что и облегчило мое положение. Сорванная кислородная маска, шлангом пропущенная под парашютные лямки-подвески, болталась на груди и часть кислорода всё же, видимо, попадала ко мне в лёгкие. Физическое состояние было у меня неважное. В тот момент мысль моя не могла подсказать, что кислородную маску можно было закусить зубами за специальный прилив и спокойно дышать.

После раскрытия парашюта осмотрел купол и вижу, что пара «Сейбров» заходит на меня в атаку с креном разворота до 90 градусов. Они немного не довернулись, видимо, не рассчитали, не хватило им манёвра, мой купол парашюта остался внутри их радиуса разворота. Смешно сейчас вспоминать, но тогда я схватился за пистолет, чтобы принять бой. «Сейбры» меня проскочили и потеряли из вида. Дальнейший мой спуск на парашюте происходил сравнительно спокойно. Только глаза было почему-то трудно открывать, приходилось протирать ресницы здоровой рукой. Потом я сообразил, что на ресницах замерзала кровь, бившая из ран. Всякая попытка сесть поудобнее в подвесную систему парашюта приводила к потемнению в глазах. К концу спуска я стал плохо видеть, сказались кислородное голодание. Мои глаза различали только бело-серые пятна земли, четкость ориентиров исчезла. Вскоре эти пятна стали приближаться быстрее, а это указывало на близость земли. Я сгруппировал ноги для приземления и почувствовал, что на правой ноге нет унта, он слетел при раскрытии парашюта. Только я подравнял правую ногу под подошву обуви ноги, как сильно ударился о землю. Скорость приземления была намного больше, чем в прыжках с тренировочными парашютами. Ноги мои заскользили по крутому склону сопки и я проехался на ступнях, как на лыжах, по мелкому кустарнику, запорошенному снегом. Потеряв равновесие, грохнулся на левый бок, неуправляемая левая рука в это время захлестнулась за спину, и сильно ударился головой о камни, которые рассекли даже наушник моего шлемофона. От удара головой о землю зрение у меня сразу восстановилось. Смотрю, передо мной сопки, покрытые снегом, надо мной синее-синее небо, такое прозрачное и далекое, что я содрогнулся от отчаяния, что больше в него не подымусь, и эта прелесть не будет больше ласкать мое воображение. На земле было 7 градусов мороза, а на высоте катапультирования было минус 56 градусов.

...Силюсь расстегнуть замок парашютных ремней подвески. Пальцы правой руки не сгибаются. Замерзли во время спуска, хотя и были в легкой кожаной перчатке. «Можно

обломать их», — подумал я, и стал действовать осторожнее. Наконец, с большим трудом открыл замок ремней. Пытаюсь громко крикнуть «тундже», «томи», что в переводе «товарищи», получается не крик, а надрывный шепот. Слышу, со стороны головы лает собака. Потом подбегает ко мне человек в синих бриджах и в такой же синей рубашке — по виду кореец. Ощупал мои карманы. Увидел приколотый над карманом тужурки у меня значок-флажок и крикнул что-то вдаль, взмахнул рукой. Ко мне подбежало много людей. Стали поднимать меня на руки. От левой руки я их отстранил, так как от их усердия перебитая кость плеча вылезала наружу. Я встал, и мы пошли к селению. Шел я сам, опираясь здоровой рукой на подбежавшего первым корейца. Недалеко в стороне вижу, смотрит на меня большая группа людей, и мне сразу стало не по себе, было как-то неприятно показываться перед ними в таком искаленном виде. Комок в горле и какое-то тошнотворное чувство, сопровождавшее меня все это время после ранения, почему-то усилилось. Я чувствовал себя очень плохо. Вскоре мы пришли в фанзу. Я сел у дверей на пол и «попросил», объясняясь пальцами правой руки; разрезать рукав куртки и рубашку моего обмундирования. Появились откуда-то большие и в меру ржавые ножницы. Рукав и рубашка были вспороты, и тут я увидел свою руку во всей красе уродства. Зрелище было пренеприятное. Это был кусок изуродованного мяса с разбитыми, как говорят, сахарными косточками костей суставов. Сильная печаль овладела мной. Вряд ли будет опять всё это, безжизненно висящее, называться рукой. Я показал корейцам, что необходимо руку перетянуть жгутами и остановить кровь. Кровь, немного замерзшая в ранах, пока я спускался на парашюте, вновь начала сильно течь. Они разорвали на ленточки мой шелковый шарф, которым я обматывал шею, чтобы её не натирали ларингофоны шлемофона в полете при вращении головой для осмотрительности, и сделали перетяжку плеча руки выше ранения. Моё общее состояние было препаршивое, я даже забыл, что у меня есть перевязочные пакеты в карманах, которые можно было использовать для этих целей. Лежал я на циновках, постланных на полу. Под голову мне положили подушку, набитую зернами чумизы. Лежу и чувствую, что подо мной всё время увеличивается лужа крови, которая струится по спине. Оказалось, что выше по плечу кровоточили ранения от осколков. Пришлось наложить второй жгут выше первого. Меня знобило, хотя я и был укрыт ватным одеялом поверх моей окровавленной куртки. Правую обмороженную руку мне растирал пожилой кореец, а правую ногу, с которой слетел унт во время раскрытия парашюта, оттирал корейский мальчуган лет семи. Растирал он мою ногу очень усердно, даже вспотел, и два раза укрывал её, думая, что достиг цели, но я её не чувствовал и вновь высовывал из-под одеяла, пытаюсь улыбнуться ему. Он мое желание понимал и опять продолжал растирать ее моим шерстяным носком. Наконец, я почувствовал, что тепло пошло по ступне. Кивком головы поблагодарил малыша, он, радостный, вскочил и умчался играть со своими сверстниками. Этот эпизод солидарности всегда стоит перед моими глазами, и мне хочется о нем рассказывать.

Часа через два ко мне пришли два военных корейца с врачом, который сделал мне уколы против столбняка. Я лежу с закрытыми глазами на своем ложе и вдруг слышу, шуршит упаковка перевязочных пакетов, и я вспомнил, что в карманах моих меховых брюк, которые одел в этот день, было рассовано их штук пять. Объясняя на пальцах, я попросил врача перевязать мне руку и повесить её на перевязь через шею, чтобы было можно хоть немного ею управлять. Как мне показалось, они меня не поняли, не поняли правильно мои жесты. Лица их были настороженно удивлены. Видимо, думали, что прошу их повесить себя. Пришлось быстрее повторить объяснение, а то ещё приведут в исполнение мою неправильно понятую просьбу. Я опять повторил, более подробно, всю процедуру жестами, как и что надо делать. И тут наконец они поняли меня правильно. Заулыбались и бросились охотно за дело. Обмотали целый бинт вокруг кисти, который сразу же пропитался кровью и набух. Второй бинт использовали на подвязку руки к шее. Теперь я двигать туловищем вместе с изуродованной рукой...

...Через некоторое время подъехала попутная машина, и мне предложили в неё перебраться, а для этого надо было встать. Встать я не смог. Голова сильно кружилась. Тогда

корейцы быстро смастерили носилки и положили меня в кузов. Я попросил, чтобы со мной положили парашют, который представлял некоторую техническую секретность и ценность, и опять на пальцах, так как прочесть переговорник, который нам выдали на такой случай, я не смог, не смог составить правильно слова по слогам из-за слабости. После некоторого замешательства они мою просьбу выполнили. Видимо, им не хотелось отдавать шелковые ленты купола парашюта, из которых можно было сделать много различных поделок.

Меня привезли в управление милиции какого-то населенного пункта и положили на пол у дверей, где я пролежал до ночи, пока не приехали за мной наши. Через меня перешагивали какие-то люди, занятые своими заботами. На мои просьбы позвонить быстрее в часть они почему-то медлили. Видимо, боялись, что китайцы днем могут отобрать спасённого, за которого выплачивалось определённое вознаграждение. Случаи такие были. Китайские добровольцы, иногда со стрельбой, отбирали у корейцев спасённых наших товарищей, и поэтому они боялись транспортировать меня днем. Моё состояние становилось всё хуже и хуже. Страшно хотелось пить, но пить мне не давали. За всё время дали выпить только сырое куриное яйцо... Меня бросало и в жар и в холод. Воздуха не хватало, и я просил оставить открытой дверь на улицу. К вечеру стало совсем холодно, но дверь всё же они не закрывали. Пол у них как-то прогревался, и это меня выручало. Я лежал на правом боку, согнувшись, потому что болел сильно пах. Парашютный рывок лямок при катапультировании повредил брюшную полость, при осмотре в этом районе ранений не обнаружили, а ещё болела спина, гораздо сильнее всех ранений. Лежал я и смотрел в открытую дверь. Наступала темнота во всех отношениях. Кусочек звездного неба, который я видел, так и манил к себе, и это какой-то ниточкой связывало меня с жизнью, удаляя миг забвения.

В момент приступов ознобов и жара я опять и опять настойчиво просил корейцев позвонить в часть и сообщить обо мне. В сознании вспыхивали далекие картины приятных сердцу встреч с женой и детьми, товарищами и родными. Эти воспоминания облегчали физическую боль, и мне становилось лучше, но ненадолго. Часов в одиннадцать вечера наконец за мной приехала машина с группой товарищей под командованием П. А. Докучаева. В комнате, где я лежал, было темно, и зубной врач, который прибыл для оказания мне медпомощи и эвакуации меня, не мог мне ничем помочь без света. Тогда я предложил подогнать машину к двери и фарами осветить помещение. Корейцы, испугавшись, что им сейчас сломают забор, сразу принесли четыре мощные свечи, наподобие бенгальских огней. Закрыли наружную раздвижную дверь и ярко осветили помещение. Врач, Барышников Михаил Васильевич, зашинуровал мне руку, сделал уколы и отпустил жгуты, которые лежали на моей руке более двенадцати часов. Ткани руки не омертвели. Помогло обморожение. Они дали мне выпить стакан спирта, но во рту при этом почему-то получилась пена. Меня лихорадило. Ребята накрыли меня в машине всем, чем могли, но я никак не мог согреться. Грузовик, в кузове которого мы ехали, кидало на ухабах из стороны в сторону так, что полупустая бочка с бензином все время норовила выскочить за борт. Она глухо била в борт кузова, а это страшно больно отдавало мне в голову. Дорога была взрыта бомбами, и шоферу с трудом удавалось вести машину относительно «плавно», чтобы не перекинуть санитарные носилки, на которых пластом лежал я. Корейские женщины услужливо предложили нашим ребятам пару ватных одеял в дорогу, чтобы укрыть меня. Я часто впадал в забытие, временами чувствовал, как товарищи подносили руки к моему лицу, проверяя дыхание. Эта забота вселяла в меня надежду, что они меня довезут меня до госпиталя. Саша Троицкий остался в одной форме, сняв все с себя, накрыл меря. Ночи в то время были морозные. Хорошие всё же ребята были у нас в дивизии. Потом они отвезли три новых одеяла взамен тех двух, которые были запятнаны кровью.

...Чернота неба чуть подернулась голубизной рассвета. Из-за борта кузова были видны верхушки ферм железнодорожного моста, Машина стояла, как я определил, очнувшись после очередного забытия. В этом районе к железнодорожному мосту был пристроен мост для автотранспорта, и через него в эти часы шли машины только во встречном направлении.

Товарищи потребовали у регулировщика движения на мосту немедленного пропуска нашей машины на противоположный берег. Регулировщик, чувствовалось, не собирался уступать нашим требованиям, сидел на корточках и строгал лучинки для костра. Мне это мне потом рассказывали товарищи. Пришлось пригрозить оружием. Это подействовало, и он позвонил на ту сторону моста. На той стороне закрыли шлагбаум, и мы быстро проскочили мост. Было уже четыре часа утра, рассвело, когда мы прибыли в госпиталь, который развернулся пять дней назад до нашего прибытия, и я был первый тяжелораненый их пациент в таком безнадежном состоянии. Слышу разговор: «Пульс только слегка прощупывается на шее... Какая группа крови?» М. В. Барышников ответил: «Первая», а у меня была вторая, о чем я и сообщил. Слышу команду: «В операционную, я даю кровь!..» Это был начальник госпиталя Александр Ефимович Горелик. Тут же дали кровь ещё три товарища из медперсонала, таким образом, более литра крови влили в меня и ещё столько же потом кровезаменяющей жидкости. После этого я почувствовал, что жизнь возвращает ко мне, стало теплее. В это время хирург Островский чистил мои раны от осколков костей и ампутировал палец. Хотел ампутировать руку целиком, но Александр Ефимович решил подождать, возможно, гангрены не будет. Гангрены не было, помогли антибиотики. Руку мне оставили, но с ней пришлось очень долго заниматься потом.

Лежал я в отдельной палате с привязанной к стене рукой, лежащей в гипсовом лангете. Гипс наложить было нельзя. Обмороженная кожа сходилась лохмотьями с обеих рук и с правой ноги. На левой руке кончик большого пальца отмерз вместе с косточкой и отпал.

На следующий день меня посетили в госпитале Иван Никитович Кожедуб и Николай Васильевич Петухов, которые поцеловали меня и поблагодарили за мои боевые действия. Сообщили, что они ходатайствуют о присвоении мне звания Героя Советского Союза. Я, в свою очередь, поблагодарил их. Через три дня ко мне в палату стали пускать товарищей. Как же это было приятно, встречаться с ними, моими боевыми друзьями. Они сообщили, что был зачитан приказ перед строем о ходатайстве в присвоении мне звания Героя. Рассказывали о своих боевых буднях, информировали о всех вопросах жизни на аэродроме. Я продолжал жить их делами, и это давало мне моральные и физические силы. Лежал я три недели не двигаясь, на спине. Мне даже зеркало не давали, посмотреть на своё лицо. А оно, видимо, было не очень приятным. Я чувствовал, что мои губы и крылья носа были обморожены, а левая сторона лица была покрыта сплошным синяком от удара головой при приземлении, так мне описали мой вид ребята. Товарищи приносили мне для аппетита коньяк и ставили его в тумбочку. Аппетита у меня не было, начальник госпиталя часто приходил ко мне перед обедом и просил меня выпить с ним рюмочку. Он сам мне наливал её и преподносил с различными присказками. Мы выпивали но всё равно, ел я очень мало.

Близилось расставание с боевыми Друзьями. Первого февраля наши ребята уехали в Союз, а я ещё не был транспортабелен. Прощание с ними было для меня очень тяжёлым испытанием. Слезы у меня сами навертывались на глаза, да и они их еле сдерживали. Пришел проститься и Н. В. Петухов, который спросил меня, что представление мое на Героя посылать со всеми вместе или отдельной шифровкой? Я согласился, что со всеми вместе будет тактичнее.

Ребята уехали, но ко мне приходили наши техники и летчики из сменившей нас дивизии. Жизнь на аэродроме продолжалась. Бои приблизились к самому аэродрому. Американцы хотели запугать наших сменщиков, но они не очень им поддались. Правда, успех им не очень сопутствовал, и через два месяца их отвели во второй эшелон. В то время командующий ВВС Жигарев П. Ф. трижды задавал вопрос Кожедубу: «Почему так плохо идут дела у ваших сменщиков?» Иван Никитович отвечал, что всё, что могли, мы им оставили и хорошо ввели в строй. Большого мы ничего не могли сделать. Были посланы туда для «изучения» вопроса те же Савицкий и Агальцев с инспекторской группой. Я в это время находился в госпитале и видел, как командиру дивизии Шевцову приходилось сортировать некоторых товарищей, лежащих в госпитале не с боевыми ранениями и направлять их в другие места, так как они занимали койки со своими старыми болезнями, а койки эти были

предназначены для раненых.

Начальник госпиталя всё спрашивал меня: «Как же это так получается? Вас „Сейбры“ боялись, а сейчас они ходят прямо „по головам“...» Мне пришлось уклоняться от ответа. Да и сам он видел эту картину, прекрасно и мог ответить не хуже меня на этот вопрос.

В госпиталь ко мне приходило немало душевных писем от друзей, выдержки из которых я осмелюсь поместить здесь. Надеюсь, что товарищи меня простят; эти письма были животворной витью душ человеческих к моей душе, и я их часто перечитывал...

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПИСЕМ ТОВАРИЩЕЙ

«На всю оставшуюся жизнь
Запомним братство фронтовое,
Как завещание святое...
На всю оставшуюся жизнь...»

Из письма командира эскадрильи т. Бокача Б. В. (он был тоже представлен к званию Героя Советского Союза, но оно не состоялось):

...Обидно, что ты не едешь с нами. Тёзка! Ты работал очень честно и храбро. О тебе у меня и друзей самое лучшее воспоминание...

Из письма лётчика т. Вермина Н. Н.:

...Дорогой Борис Сергеевич! Надеюсь на скорую встречу с тобой. Где бы ты ни был, всегда по первому зову буду у тебя. Абакумовскую школу работы мы помним, и среди нас много последователей этой школы. Борис, это не бахвальские слова, это — жизнь! И в своих деяниях и мыслях всегда будешь иметь последователей...

Из письма секретаря первичной парторганизации т. Шпилько В. Ф.:

...Как хочешь думай, Борис, но это правда, что о тебе все думают и вместе переживают твои временные страдания... Боря, к тебе ребята должны заходить и помогать тебе во всем. Пиши быстрее — в чём мы можем быть тебе полезны, сделаем всё, ты этого заслужил, наш многоуважаемый друг и товарищ...

Из письма лётчика гвардейского полка т. Феоктистова Н.:

...Во-первых, еду уже по русской земле и очень сожалею, что нет с вами тебя. Желаю тебе, Борис, скорейшего выздоровления и возвращения в наш коллектив. Большое тебе спасибо за твои боевые дела, «дай Бог» любому и каждому выполнить свой долг так, как выполнил ты...

Из письма от группы товарищей пишет лётчик т. Иштокин В. И.:

...Сидят рядом Муравьев, Башканкин, Овчинников, Фролов и говорят, чтобы я написал, чтобы ты не унывал. Знаешь, соболезнавать слабым людям вполне можно и нужно, но тебя, думаю, этим только оскорбишь! Борис! Приезжай быстрее, двери каждого из нас для тебя открыты, входи не стучась...

Из письма Героя Советского Союза т. Гесь Г. И.:

...Боренька, здравствуй! Привет от братского полка! Все ребята передают тебе этот наш привет и горячие пожелания скорейшего выздоровления и возвращения в наш славный и испытанный строй.

Из письма гвардейского полка. Пишет лётчик т. Гончаров:

...От коллектива Вишнякова шлём тебе, дорогой друг и товарищ, пламенный привет. Желаем тебе, дорогой товарищ, быстрейшего выздоровления и возвращения к нам в коллектив. В эти дни и часы скуки мы а тобой...

(Под письмом 28 подписей).

Из письма начальника госпиталя п/п 39971 т. Горелика А. Е.:

...Борис Сергеевич, ведь до сих пор мы Вас очень часто вспоминаем. О Вас мы часто многое рассказываем Вашим коллегам, которые к нам попадают...

Из письма летчика Вермина Н. Н.:

...Если встречаюсь с затруднениями, то всегда вспоминаю, как поступал ты, а иногда бывает туговато и не только на работе, а и в быту, в повседневной жизни и хочется посоветоваться...

* * *

В середине марта меня подготовили к эвакуации. Хотели отправить самолётом, но побаивались вынужденной посадки где-либо в ещё зимней тайге, хотя я и запаса унтами на этот случай через командира дивизии Шевцова. Да, да, не смейтесь... бывает такое, когда интенданты не могут принять положенного им решения и ориентируются на приказы старших. Унты получил я хорошие, жаль только, что при увольнении в отставку их пришлось сдать. Трудность моей эвакуации заключалась ещё в том, что на мою перебитую руку не могли пока наложить гипс. Ходил я с «самолётом», так называлась специальная легкая конструкция, поддерживающая руку, опираясь своими расчалками на бедро и грудь. Я стремился как можно больше быть на ногах, готовил себя к перебазированию и даже посещал самодеятельные концерты, которые устраивали нам в госпитале зенитчики, такие славные и талантливые ребята.

Однажды я сидел в первом ряду и положил свою руку вместе с «самолётом» на спинку кресла. Из-под бинтов высовывалась кисть, вся чёрная, с чуть прикрытой гранулирующей раной. Я к этому времени уже привык, а тут вижу, солист-солдат поёт песню под свой джаз и так расчувствовался, что у него появились слезы на глазах, он силится оторвать свой взгляд от моей руки и не может. Мне стало до того неудобно, что я больше никогда не садился вперед и старался любым способом спрятать как-нибудь свою руку. В конце концов, врачи всё же запаковали меня в гипс: всё мое туловище и перебитую руку, в отведенном в сторону и немного вперед состоянии, получилась полускульптура. Сшили специальный ватный рукав с обвязкой вокруг туловища, который я надевал, идя на прогулку, а на правое плечо пришлось надевать реглан и застегивать его где-то с правого боку, под локтем. В таком одеянии мне предстояло пересечь Маньчжурию и добрую половину Советского Союза. Тренировки в прогулках продолжались каждый день, надо было накопить силы для движения. Для сопровождения меня в дороге был назначен наш дивизионный врач Виктор Иванович Васюков, который тоже по состоянию здоровья должен быть отбыть в Союз. Распрощался я со всем медперсоналом госпиталя на прощальном ужине, где поблагодарил всех за доброту сердечную и поистине героическую работу во фронтовом госпитале. Расцеловались мы с начальником госпиталя и отправились в Союз.

Была вторая половина марта 1952 года, точнее 14 число. В тех местах снег уже стаял и стояли тёплые весенние дни. Ночной поезд плавно отошел от перрона, и мы покинули этот

тревожный затемненный город. Тихо постукивали колеса на стыках рельсов. Спать не хотелось. Душа рвалась на Родину, в её ласковые объятия. Я и Виктор Иванович сидели притихшие, каждый думал о своем после столь напряженного дня перед отъездом. Многие товарищи при расставании с нами просили передать своим женам и детям весточку о себе и небольшие подарки. Мы не отказывались и так перегрузились, что заложили ими почти всё купе. Виктор Иванович, знавший толк в таможенных вопросах очень нервничал, что с этими подарками ещё придется много пострадать, пока их доставим по назначению, но отказаться от весточки друзей на Родину мы не могли. На всякий случай договорились, что они будто бы подарены мне, как раненому: может, на станции Отпор помилосердствуют и отпустят нас без досмотра. Но не тут-то было, таможенники были неумолимы, и пришлось за некоторые вещи выплачивать нам таможенную пошлину, а некоторые вещи были просто конфискованы. Так мне было неудобно смотреть на эту унижительную процедуру, что я не выдержал и вышел на улицу. Всё же кое-что удалось нам доставить по назначению и принести минуты радости людям. Виктор Иванович был доволен, и мне казалось, что он был даже счастлив.

В Мукдене мы пересели: на поезд, идущей к границе на станцию Маньчжурия, и через сутки мы были на месте. Станция Отпор была верна себе своей суетой будней, но только на ней прибавилось здание «Интуриста» и ещё несколько построек, но людей стало ещё больше. Таможенные формальности наконец были закончены, и мы, возбужденные и усталые, разместились в отдельном купе нашего экспресса «Москва–Маньчжурия». Какое же это было полное чувство одухотворенности! Грудь раздавало изнутри, но гипсовый корсет ограничивал её от разрыва чувств. В голове шумело с непривычки от двух стаканов выпитого рижского пива, любезно доставленного Виктором Ивановичем из буфета. Душа наполнялась покоем за хорошо проделанную работу и, хотя печальное для меня, её окончание. Настроение было приятное!

Поезд тронулся так мягко и незаметно, что первый момент этого движения мы не ощутили. Шли обычные дни «колёсной» жизни. То ли Виктор Иванович предупредил проводников и начальника поезда, то ли они сами догадывались о нашей миссии, но к нам в купе никого не подсаживали. Когда требовалась перевязка моей кости руки, то давалось сообщение на следующую станцию и к нам в купе на остановке поезда приходила медсестра и делала перевязку. Любопытства у нее и сопровождающих её лиц было «через край». Кто, откуда и почему? — были дежурными вопросами. Приходилось что-то говорить об аварийной обстановке при полете, в которую я попал что-то вроде этого. Конспирация наша, конечно, попадала под сомнение: выдавала военная форма и пулевое ранение кисти, остального, за, гипсом не было видно.

...Приближалось родное Подмосковье с его заснеженными лесами. Поезд утром прибыл на Ярославский вокзал Москвы. На перроне было много встречающих и среди них были наши жены, родные, друзья, оповещенные нашей телеграммой о дне прибытия. Меня без вещей пропустили вперёд, и я увидел в окно ищуще-растерянный родной взгляд моей жены Аллочки, которая старалась рассмотреть меня в темноте вагона. И вдруг наши взгляды встретились! Лицо её озарилось каким-то внутренним светом радости, вся она затрепетала и быстро замахала руками. Её волнение перевилось мне, и я на миг забыл о своем увечье, душу наполнил неопикуемый восторг встречи! С Виктором Ивановичем происходило то же самое, он прильнул к окну вагона и жестаи вел какую-то немую беседу с бегущими за вагоном близкими ему людьми. Поезд, наконец, плавно остановился, и я вышел из вагона и попал в нежные родные объятия. Взгляд Аллочки на мгновение задержался на моей закутанной и торчащей локтем в сторону руке, по лицу пробежала тень тревоги и смятения, но в следующее мгновение лицо её опять сияло счастливой улыбкой. Она прижималась ко мне, такая притихшая, хрупкая и немного озябшая от долгого ожидания поезда.

Как только хватило у неё мужества, оставшись с двумя малолетними детьми в плохо знакомом ещё ей военном городке, писать письма, полные душевной теплоты и спокойствия, хотя за этот период разлуки было много сложных жизненных ситуаций, которые

приходилось решать ей только самой. А она была ещё, по сути дела, девочкой с Кубани и не имела умудренного жизнью опыта, как жена Виктора Ивановича, Зинаида Федоровна, строгая и душевно внимательная женщина, еле сдерживающая слезы радости при встрече с мужем. Она что-то говорила ему приятное, от чего он добродушно улыбался, обнимая её.

Потом мы познакомились ближе с этим очень симпатичным и милым семейством Васюковых, и вот уже долгие годы мы всегда встречаемся с ними в наш авиационный праздник, хотя территориально и находимся в разных местах. Все же это хорошая традиция поддерживать дружбу с хорошими людьми.

Пассажиры поезда и встречающие, молча с тревожно-любопытным взглядом проходили мимо нашей группы, стоящей на перроне и оживленно обменивавшейся эмоциями в первые минуты встречи.

Наконец, все двинулись к выходу, ещё оглушенные переживаниями, но вступающими уже в новую жизнь! Чёрные ЗИМы–такси приятно манили своими комфортабельными салонами. Мы взяли два ЗИМа, в которых удобно разместились почти все с вещами и помчались за город по зимним улицам деловито-суетливой Москвы. Широкая, очищенная от снега, лента Минского шоссе неслась нам навстречу с довольно большой скоростью. В уютных салонах шла спокойная деловитая беседа о прожитом в разлуке времени, о детях, товарищах и знакомых. Вскоре показались ворота военного городка, которые гостеприимно распахнулись на удивление нам... И мы дома! Мои ребятишки с любопытным испугом смотрели на меня. Они ещё не видели такого папы: с рукой, торчащей согнутым локтем в сторону и в реглане через плечо. Первым признал отца Олежка — мой старший сын, а дочка Леночка долго присматривалась ко мне, все ходила «хороводом» около меня, но в конце концов её «гордость» уступила и она залезла ко мне на колени, ревниво отталкивая своего братика.

Весть о нашем приезде быстро облетела гарнизон. К нам домой приходили друзья, сослуживцы, приходили группами и в одиночку. Мы всем были рады, соскучились по общению с отзывчивыми добрыми людьми. В предписании у Виктора Ивановича было указано — доставить меня сразу в Центральный авиагоспиталь, но длительность разлуки с семьей давала моральное право побыть несколько дней дома, под амбулаторным наблюдением. Виктор Иванович так и поступил, на этот раз он также не изменил своей доброй человеческой душе.

24 марта мы прибыли в авиагоспиталь, где мне сняли старый гипс и наложили новый, так как плечевая кость руки не срослась, и в этом гипсовом корсете я был отпущен домой на два месяца под амбулаторное наблюдение врачей. Начались «бои» за руку, за душевное равновесие, за справедливость. В «боях» за справедливость я... потерпел поражение, а этого я никак не мог ожидать, следовательно, и душевная травма в груди осталась самая большая. Но надо было жить и работать, приносить людям пользу, а для этого необходимо было срастить руку в плече. Нельзя было допустить, чтобы мое душевное состояние легло бы тяжелым грузом на семью. Мне удалось с помощью моей жены Аллочки и друзей побороть себя морально и включиться в полноценную жизнь. В 1955 году у нас появляется третий ребенок — сын Игорь. В 1960 году, после увольнения в отставку, я смог поступить на работу, которую продолжаю и по сей день. Ребята мои выросли и все включились в общественно-полезный труд. Я и жена ими довольны. Жизнь идёт нормально, но иногда память прошлого встаёт перед глазами и приходится вести беседы с молодежью в школах, на производствах и в спортивных организациях ДОСААФ, формируя их характеры и укрепляя наше мировоззрение. Обком ДОСААФ наградил меня нагрудным знаком «За активную работу» и «Почетным знаком ЦК ДОСААФ».

...В июле 1952 года мне сняли гипс, но рука в плече не срослась, кожа покрылась раневой экземой. Раны кисти ещё не затянулись (не закрылись). 26 ноября 1952 года мне сделали операцию, выдолбили кусок кости с правой ноги и перенесли её в руку, прикрепив к месту перелома. Внутри кости был всажен тонкий профилированный стержень. Опять гипс вокруг туловища и руки. При этой операции был порезан лучевой нерв, кисть стала

неуправляемой. 9 мая 1953 года была длительная операция по частичному сшиванию нерва. Опять гипс. Через шесть месяцев пальцы руки стали немного шевелиться, дело пошло на поправку, и настроение улучшилось. Был сделан механизм — протез на руку, с которым я ходил на службу. В феврале 1954 года оперирован опять по вытаскиванию металлического стержня из кости плеча, кость не срослась. «Видимо, придётся сделаться мне опытно-тренировочным объектом для хирургических операций», — думал я. В мае 1955 года была проведена операция в клинике Ленинградской медицинской академии имени Кирова, опять у меня сшивали кость и одновременно вытащили металлические осколки от оболочек пуль из мягких тканей. Конечно, опять гипс на четыре месяца. Кость вроде сцепилась, но непрочно. Я опять ходил со своим механизмом на руке и продолжал службу, где случайно меня задела по локтю, и я почувствовал острую боль в месте перелома. Вида не подал, а, придя домой, снял свой протез, увидел, что рука опять болтается. В ноябре 1956 года я был уволен из рядов Советской Армии. Перед этим у меня произошел неприятный разговор с начальником отдела кадров Московской армии ПВО полковником Исайкиным, который в свое время согласился дать мне три года до 25 лет выслуги, а тут, за восемь месяцев до этого потребовал, чтобы на меня были высланы документы на увольнение. Я приехал с пакетом, в штаб ПВО Московского округа. В кабинете Исайкина при моем напоминании ему о его разрешении дослужить срок, о котором ходатайствовало наше командование, он набросился на меня с разного рода оскорблениями. Выговаривал он их «сверхдостаточно» громко, чтобы слышали люди, толпящиеся в коридоре. Я сразу сообразил, что он вызывает меня на конфликт, и я действительно, еле сдержался, кровь ударила мне в голову от такого дикого и хамского отношения ко мне. Я молчал. Он, не раскрывая пакета, приказал мне отправляться в часть и продолжать службу. Моя должность кому-то срочно понадобилась и поэтому был проведен этот спектакль. Наши летчики были возмущены этим, обратились с жалобой по инстанции и изменили конец «спектакля», на что и был раздосадован Исайкин. Нетрудно было представить мое душевное состояние в этот момент. Инцидент был исчерпан. Мне дали дослужить эти восемь месяцев и ещё на три месяца задержали задуманное ими увольнение. В ноябре я приезжаю из отпуска, а приказ уже подписан. «Вот это оперативность», — подумал я. Хорошо сработал Иванов — новый начальник штаба нашей дивизии. После приказа меня всё-таки продержали ещё целый месяц на службе. Да, бывают же выпадающие точки в графике нашей жизненной морали.

После увольнения в отставку я решил всё же срастить руку, чтобы она меньше напоминала мне о тех неприятных событиях после командировки. Медицина за это время тоже продвинулась вперед. Январь 1958 года — взята кость с левой ноги и вставлена в руку, целый год в гипсе и опять не удача. Декабрь 1959 года — берут у меня ребро и вставляют его в место перелома, укрепляя его «балкой Климова» в распиле плечевой кости. Полгода гипс (туловище вместе с рукой). Рентген показывает, что вставленное ребро обросло костевой мозолью и соединило обломки плечевой кости. Наконец рука, можно сказать, срослась, но кисть так и осталась без изменений. При всех этих операциях сколько было бессонных мучительных ночей и дней, сосчитать нельзя, но вера в победу медицины меня не покидала. Не покидала меня вера и в то, что в конце концов справедливость восторжествует, и доброе имя нашей дивизии будет восстановлено. Было у меня еще четыре операции в брюшной полости. При катапультировании и затяжке с раскрытием парашюта были порваны в тех местах мышцы живота. Будем считать, что последняя операция более менее удачная была в январе 1975 года. Морально я не сдался: даже иногда летаю на планере, здесь я встречаюсь с юностью, передаю свой опыт молодежи.

Жаль, что в планерный спорт пробрались идеи перестраховщиков, которые его опутали паутиной различных медицинских и возрастных цензов, приравняв этот нужный и увлекательный вид спорта, воспитывающий профессиональную ориентацию молодежи, чувство локтя, товарищество, волю и мужество, так необходимые для бойца, к чисто профессиональным требованиям для лётчиков реактивной авиации, а это ведет к ликвидации спортивной работы в этом военно-прикладном виде спорта.

ЭПИЛОГ

«...И снова память выступала,
Как кровь через бинты...
Память должна быть честней,
Память должна быть доброй!..»

В Союзе нас часто удивляло насмешливо-недоверчивое отношение к нашей работе в Корее некоторых сослуживцев из других частей, когда приходилось с ними встречаться по работе. Как будто кто-то специально распространял необъективную и грязную информацию. Злопыхатели подхватывали её.

Нам приходилось слышать и такие реплики, когда на учениях летчики наши садились на другие аэродромы ПВО: «А ну, расскажите, как вы оттуда драпали...», «Нам говорили, что там у Кожедуба, неважные дела были...» и т.д.

Кто распространял эти слухи? Кому все это было выгодно? И вот, подтверждением этим слухам, И. Н. Кожедуб, представленный к ордену Ленина за работу в Корее, его не получает — награды на летчиков, предоставленные из района боевых действий, где эти награждения именно в боевых условиях имели воспитательную роль — здесь в Союзе пересматриваются в сторону уменьшения их значимости. Грубо говоря, попадают под какую-то разрядку и потом распределяются по принципу: кому чего можно выдать. Материал на звание Героя Советского Союза не пропускают. Такая практика награждения в боевых условиях не выдерживает никакой критики. В бою та награда имеет моральную ценность, которая была заслужена именно в той конкретной боевой обстановке, в тот критический момент времени. Решение вопроса иначе противоестественно и приводит к уничтожению моральной эффективности награждения в боевых условиях. Я не допускаю мысли, что этого всего не знают уважаемые и высокопоставленные товарищи, которые решали вопрос о пересмотре представленных награждений. Они, видимо, были просто неправильно информированы о нашей работе, иначе бы они так не поступали. Вот вопрос: за что всё-таки мы были наказаны?

И опять невольно возникает вопрос: кто же был так недоволен Кожедубом? Кому он мешал своим авторитетом и авторитетом его дивизии, завоёванным в боях?..

В подтверждение неправильной информации командования, И. Н. Кожедуба трижды вызывает к себе Главный Маршал авиации П. Ф. Кигерев и трижды ставит перед ним вопрос, почему так плохо идут дела у наших сменщиков?

В связи с этим пришлось заняться изучением этого вопроса конкретно:

- лётчики, присланные нам на смену, были из дивизии ПВО, занявшей первое место по боевой подготовке;

- инспекция, руководимая Ф. А. Агальцовым, поставила им оценку «хорошо». Мы вводили их в строй в районе боевых действий целый месяц. А результат их работы заставил П. Ф. Жигарева срочно выслать для разбора дела их же, ответственных за подготовку дивизии, которые отвели эту дивизию в Аньшань во второй эшелон, буквально через три месяца её работы без нас.

«Честь мундира» заставила их найти выход из данной ситуации. Выход они нашли:

- задержать награждение по дивизии Кожедуба, что снизит остроту момента при сравнении боевой работы;

- проинспектировать работу дивизии Кожедуба задним числом, хотя она уже давно ушла из района боевых действий;

- найти некоторые теневые стороны в работе дивизии Кожедуба и, основываясь на них, сделать фон её работы «сереньким», а на этом фоне не будет такого разительного контраста в

работе двух дивизий.

Оказывается, все это было запрограммировано, а отсюда и было это насмешливо-недоверчивое отношение к нашей работе, что и дало пищу злопыхателям, а их оказалось немало.

Вот уже прошло много лет, а иногда бывают встречи с разными совершенно летчиками даже сейчас. И в разговоры на тему о корейских событиях задается всё тот же нелестный вопрос. Такова психологическая сторона этих, распущенных в свое время слухов, не подкрепленных административными действиями.