

МУНИЦИПАЛЬНОЕ КАЗЁННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ  
"СРЕДНЕКАНСКАЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННАЯ БИБЛИОТЕЧНАЯ СИСТЕМА"



# В НЕБЕСАХ МЫ ЛЕТАЛИ ОДНИХ

Воздушная трасса Аляска - Сибирь

Сеймчан  
2018

ББК 63.3 + 39.5

В11

Редакционная коллегия:

Сластенкова М.И. (отв. ред.),

Сластенкова Н. О.,

Чивиткина Н. А.

Ответственный за выпуск: М.И. Сластенкова

Художник: О.Р.Малинин

- В11 В небесах мы летали одних : сб. об истории трассы "АлСиб" : [12+] / Среднекан. централиз. библ. система ; [отв. ред. М.И. Сластенкова ; худож. О.Р. Малинин]. – Сеймчан : СЦБС, 2018. – 128 с. : фот. – URL: <https://bibka-seymchan.ru/izdatelskaya-deyatelnost-2/v-nebesakh-my-letali-odni-sbornik-ob-istorii-trassy-alsib>. - Режим доступа: сайт «Сеймчанская библиотека», раздел «Издательская деятельность». – Текст: электронный.

В сборнике представлены материалы из районной газеты Среднеканского района Магаданской области «Новая Кольма», посвященные истории военной воздушной трассы «Аляска-Сибирь», которая в годы Великой Отечественной войны пролегла в небе над Аляской, Чукоткой, Кольмой, в том числе над территориями Среднеканского района, судьбе летчиков, а также поисковой работе и увековечиванию памяти погибших участников перегона американских боевых самолетов. Издание подготовлено с целью патриотического просвещения и предназначено работникам культуры, педагогам, школьникам, всем, кто интересуется историей Среднеканского района, а также Магаданской области и России в целом. Используются фотографии из открытых источников.

ББК 63.3 + 39.5



## Трасса мужества (по материалам газеты «Новая Колыма»)



В годы великой Отечественной войны через Сеймчан пролегла воздушная трасса, по которой с Аляски в Красноярск доставляли боевые самолеты для фронта экипажи Первой перегоночной авиадивизии. Строительство «Особой Воздушной Линии Красноярск - Уэлькаль», в том числе и аэропорта Сеймчан, было завершено в 1942 году. Регулярные полеты по перегонке самолетов из США начались с начала 1943 года. Занималась ей 1 – я перегоночная авиадивизия, которая состояла из пяти авиаполков и одного транспортного. Командиром «Особой Воздушной Линии» и 1-й перегоночной авиадивизии был Герой Советского Союза Заслуженный Полярный летчик Илья Павлович Мазурук.



Герой Советского Союза Илья Мазурук к началу войны был начальником полярной авиации. В начале войны ему было присвоено звание полковника и доверено командование второй авиагруппой ВВС Северного флота. Именно он предложил, впоследствии утвержденную Сталиным авиатрассу – с Аляски через Берингов пролив, центральные районы Чукотки, Колымы, Якутии и Сибири до Красноярска. 6450 километров напрямую. Без точных карт через горы, тундру, тайгу, через самую суровую климатическую область планеты, где и магнитные компасы – ненадежные помощники.

Авиатрассу надо было создавать с учетом огромных нагрузок на нее. Частично разведанная гидросамолетами, она пролегла через крупные населенные пункты Анадырь, Магадан, Якутск, Киренск, а Красноярск был уже на Трансибе, и отсюда самолеты могли поступать на фронт железной дорогой. Мазурука назначили начальником Красноярской авиатрассы ВВС и командиром еще не сформированной 1-й перегоночной дивизии. По его поручению начался отбор добровольцев, и дивизия прибыла в Красноярск. Предстояло срочно обучиться перелетам в экстремальных условиях на никому не известных еще типах самолетов, которые к тому же не были приспособлены к условиям Севера.

В мирных условиях на строительство трассы потребовалось бы до 5 лет. Но группа прославленного военного летчика Василия Молокова справилась с заданием за 10 месяцев. 28 экипажей гражданской авиации доставили в практически недоступные места горючее, оборудование, радиостанции. И к 1 октября 1942 года имелся минимум необходимого для обеспечения безопасности полетов. Точнее минимум запасных аэродромов, приводных радиостанций. Ангаров, ремонтных баз не было вообще. И все же полк Николая Васина, уже размещившийся 29 сентября на Аляске, поднял с базы «Ладдфильд» первые 12 средних бомбардировщиков. Это они проложили американским перегонщикам 3-тысячекилометровый маршрут через Канаду. Спустя несколько суток самолеты были под Сталинградом.



Слева-направо-  
Павленков - командир II авиаполка,  
Пушкарский - начальник политотдела I перегонной  
авиадивизии,  
Мазурук - командир I перегонной  
авиадивизии.

С этого момента и заработала эстафета гигантской «Линии Мазурука» – так почти официально называлась авиатрасса. Каждый полк трудился на своем перегоне, что позволяло досконально изучить местность, метеоусловия... Часто звенья, а то и одиночные самолеты сами пробивались сквозь непогоду. Всех завораживало мастерство «короля» перелетов Александра Суворова: он в любых метеоусловиях долетал до базовой площадки. Перегонщики обладали не только завидной выдержкой, решительностью, отвагой. Они учились хладнокровной расчетливости Мазурука, военных командиров Васина, Матюшина, Недосекина, Твердохлебова, Фокина. Летчики освоили

истребители без радиокompасов, абсолютно не рассчитанные на длительные и «Слепые» перелеты, на 60-70 градусов мороза на земле. Взяв в руки чужую технику, люди находили ключи к каждой машине, заставляли «ледяных американок» – так окрестили эти самолеты – летать почти в невозможных условиях

В Сеймчане базировался 3-й авиаполк, командовали которым подполковник Ф.Твердохлебов, а затем майор Б. Фролов. Он обслуживал участок трассы протяженностью 1200 км, который заканчивался в Якутии. Этот участок был самым напряженным на трассе. Он пролегал над высокогорной местностью, через Оймяконский полюс холода. Летчикам приходилось летать на больших высотах, с применением кислородных масок, при очень низких температурах. Полет длился около четырех часов, причем почти все самолеты не имели отопления.

Пилоты, до того не знавшие сурового края (это были в основном энтузиасты из Центральной России, Сибири и Украины), стали достойными продолжателями дела полярных летчиков – в совершенстве освоили и доставили из Нома и Фэрбенкса в Красноярск 7308 боевых и транспортных самолетов, переданных Красной армией по ленд-лизу...

В середине 1945 года по знаменитой Красноярской авиалинии прошли последние ленд-лизские машины. Затихли некогда гулкие аэродромы, ушли

перегоночные полки. Но остались скромные надгробья и обелиски - от самого Анкориджа на Аляске до сибирского городка Киренск. Более 100 лётчиков - перегонщиков не вернулись на свои базы...

В Сеймчане были организованы поисковые группы по выявлению имен погибших и их родственников. Эта задача успешно была решена красными следопытами Сеймчанской средней школы, которыми многие годы руководила завуч Галина Павловна Захарова в 70-80-е годы. Был создан поисковый отряд из учащихся этой школы. Все с чего начинали – четыре безымянных холмика с пятиконечными звездочками на местном кладбище, которые указали ребятам старожилы. Несколько лет длилась переписка с архивом, с Якутским авиапредприятием.

В поиск, начатый школьниками, включилась общественность поселка. Особенно много сделал работник авиапредприятия Валерий Алексеевич Матвеев. Он возглавил группу «Поиск», куда вошли инженер авиационной спасательной службы Халюзов, бригадир авиатехников Сагоровский, руководитель полетов Захаров, техник – связист Ласьков и водитель предприятия Скулябин. Была организована экспедиция к месту аварии самолета № 233203, упавший в 35 километрах от поселка Балыгычан. На дюралевой звезде, которую нашли они, прочли потемневшие от времени слова «Здесь покоится прах трех летчиков, погибших при аварии самолета № 233203 28 июня 1943 года». Но как установить их имена? Это было непросто



Прочитав в газете об Илье Павловиче Мазуруке, командире 1-й перегонной дивизии, Валерий Алексеевич написал ему письмо с просьбой рассказать о сеймчанских летчиках. Так началась их многолетняя переписка, а позже состоялась и личная встреча. Полную ясность дал ответ из Министерства гражданской авиации: «28 июня 1943 года при выполнении перегоночного полета погибли:

Капитан Охупкин Александр Федорович – заместитель командира авиаэскадрильи. Боевой летчик, участник финской войны, кавалер ордена Красного знамени.

Капитан Сопруненко Борис Захарович, штурман. В 1938 году окончил Харьковское авиаучилище. В первую Краснознаменную перегонную дивизию прибыл в должности штурмана авиаполка.

Старший лейтенант Скирдонов Василий Дмитриевич, стрелок – радист.

Цель, казалось, достигнута. Но Валерий Алексеевич поставил перед собой новую задачу: разыскать родственников и друзей погибших. Десятки писем отправил он в разные города. По деталям, от письма к письму, он нашел жену капитана Охупкина, любимую девушку Скирдонова, других близких и друзей летчиков фронтовиков. Собрал о них необходимые сведения, получил фотографии.

Число адресатов, с кем установил переписку Валерий Алексеевич, росло. С потоком писем помогала справляться жена Тамара, инженер – строитель

Сеймчанского РСУ. Вместе они расшифровали письма первого колымского штурмана, майора в отставке, Меньшикова.

Трудами этих людей в районном музее был создан раздел об истории строительства трассы Уэлькаль – Красноярск и обслуживающем ее персонале. Бюст командира 1-й перегонной дивизии И. П. Мазурика был доставлен в Сеймчан из Москвы. Илья Павлович лично отправил его в дар музею. В результате поисковой работы стали известны имена тех, кто проявлял мужество и героизм ради победы над фашизмом.



В память о тех, кто не вернулся с заданий, в районе аэропорта Сеймчан воздвигнут обелиск.

Решение о строительстве обелиска было принято в январе 1983 года. А в июне этого же года была организована экспедиция, которая привезла прах погибших в Сеймчан. Также были доставлены детали и узлы самолетов. Прах погибших летчиков Великой Отечественной войны захоронен у подножия обелиска.

В 1985 году в Сеймчане побывала группа 3 авиационного полка, перегонявшего на фронт в годы Великой Отечественной войны американские самолеты. Три дня провели они на сеймчанской земле. Было множество встреч и везде они ощутили радужный прием и гостеприимство.





# Раздел 1

## ***ИЗ ЛЕТОПИСИ ТРАССЫ***



## Воздушный мост Аляска—Сибирь



*Меньше двух лет осталось до того времени, когда все мы будем отмечать полувековую годовщину окончания одной из самых страшных войн на земле — Великой Отечественной. В прошлом году, в сентябре, наша страна и Соединенные Штаты Америки отметили пятьдесят лет открытия секретной воздушной авиатрассы Аляска — Сибирь. По этой авиатрассе на фронт перегонялись ленд-лизские американские боевые самолеты.*

*В 1973 году близ чукотского поселка Уэлькаль были обнаружены остатки самолета «Дуглас» и его экипажа. В начале 80-х годов в районе колымского поселка Сеймчан энтузиасты обнаружили самолет с останками наших летчиков. Об этом не раз писала «Новая Колыма». Военным летчикам авиатрассы был воздвигнут обелиск.*

*Героизму тружеников перегоночных авиадивизий посвящены записки Виктора Дмитриевича Глазкова, который прошел всю трассу. За плечами бывшего бортрадиста — участие в перегонке 286 самолетов, сопровождение правительственных делегаций в Вашингтон, полеты в блокадный Ленинград. В воздухе он пробыл 18346 часов, грудь ветерана украшают два ордена Красной Звезды, орден Отечественной войны 2-й степени, три знака «За безаварийный налет одного миллиона километров».*

### 1. Начальный период работы трассы

В период второй мировой войны Конгресс США 11 марта 1941 года принял закон о ленд-лизе, по которому США передавали странам антигитлеровской коалиции вооружение, боеприпасы, стройматериалы, стратегическое сырье, медикаменты, самолеты и другие материальные ресурсы.

После вступления СССР в антигитлеровскую коалицию поставки по ленд-лизу распространились и на Советский Союз. За период войны в СССР было доставлено материалов и техники на общую сумму 9800 миллионов американских долларов.

В начале поставки осуществлялись по двум путям. Первый пролегал от портов Западного побережья США по Тихому и Индийскому океанам, Аравийскому заливу в порт Басра. По этому маршруту суда шли более двух месяцев. Самолеты разбирались и упаковывались в ящики. Из Басры по железной дороге перевозились в Иран и после сборки перегонялись в СССР на фронт.

Второй путь, более короткий, был сопряжен с большим риском. Он пролегал от Восточного побережья США через Великобританию до Мурманска, далее до Архангельска. Гитлеровские подводные лодки и авиация, базировавшиеся в оккупированной



Норвегии, активно противодействовали прохождению судов. Поэтому правительством СССР был предложен новый маршрут доставки самолетов по воздуху — через Аляску, Чукотку, Якутию, Сибирь.

Хочется отметить высокую оперативность при подготовке и вводе в строй аэродромов особой воздушной трассы Фэрбенкс—Ном (Аляска), далее через Берингов пролив — Уэлькаль — Сеймчан — Якутск — Киренск — Красноярск. В послании от 17 июня 1942 года Франклина Делано Рузвельта И. Сталину: «Посол Литвинов информировал меня, что Вы одобрили переброску американских самолетов через Аляску и Советскую Сибирь на Западный фронт, и я рад узнать об этом».

Из послания от 1 июля 1942 года И. Сталина Ф. Рузвельту: «В связи с Вашими последними посланиями я считаю необходимым сообщить, что полностью разделяю Ваше мнение о целесообразности маршрута для переброски самолетов из США через Аляску и Сибирь на Западный фронт. Учитывая это, Советское правительство дало уже необходимые указания об окончании в короткий срок проводившихся в Сибири работ по подготовке к приему самолетов, то есть работ по приспособлению имеющихся аэродромов и соответствующего их дооборудования. Что касается того, силами чьих летчиков доставлять самолеты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить советским летчикам, которые прибудут в Ном (на Аляску) к установленному времени».

Государственный Комитет Обороны (ГКО) эту работу поручил начальнику ГУ ГВФ (Главное управление гражданского воздушного флота) генерал-майору Молокову Василию Сергеевичу. Молоков создал авторитетную комиссию из опытных авиаспециалистов, которая в короткий срок провела громадную и трудную работу по определению маршрута воздушной трассы, основных аэродромов, где должны базироваться перегоночные авиаполки, и запасных аэродромов для приема самолетов в случае ухудшения метеословий.

Одновременно с подготовкой воздушной трассы, получившей название КВТ (Красноярская воздушная трасса), шел отбор специалистов, которые непосредственно должны были готовить технику и перегонять ее на фронт. И тут возник психологический барьер. Любой командир, руководитель подразделения, отряда, части болезненно переживал «перетасовку» своих кадров. И когда такому командиру поступало указание выделить часть специалистов и передать другому подразделению, он, в первую очередь стремился избавиться от тех, кто ему менее нужен, то есть от недавно прибывших из учебных заведений и не имеющих опыта практической работы или специалистов-среднячков. В этом наглядно можно было убедиться на примере нашей Московской авиагруппы особого назначения (МАОН). Когда в начале августа 1942 года поступил приказ из ГУ ГВФ выделить 12-14 экипажей на перегоночную трассу, командование группы начало формировать экипажи из вновь прибывших командиров кораблей, вторых пилотов, бортмехаников и бортрадистов из тыловых авиаотрядов летного центра, которые еще не успели облачиться в военную форму и познать «прелести» фронтовой работы. Похоже в управлении кадров ГУ ГВФ быстро разобрались, к чему может привести такое «формирование» экипажей, и оттуда пришло указание: экипажи формировать из специалистов, имеющих опыт работы в

Сибири, Якутии и на Крайнем Севере, а также родившихся в тех краях, физически подготовленных к тяжелым климатическим условиям. А то порой доходило до абсурда: по документам экипажи сформированы, а его члены не знали друг друга в лицо.

Экипажи из МАОН составили костяк 6-й транспортной эскадрильи, впоследствии, в июне 1943 года преобразованной в 8-й транспортный авиаполк, бессменным командиром был полковник Пущинский Владимир Александрович, успевший зарекомендовать себя отличным боевым пилотом и умелым организатором.



Хочется, полагаясь на свою память, поименно назвать летчиков-фронтовиков 6-й транспортной эскадрильи: командиры воздушных судов — Барков Дмитрий Александрович, Бенкунский Георгий Станиславович, Величаев Сергей Тихонович, Добровольский Александр А., Дзугутов Мухтарбек Моисеевич, Еременко Иван

Иванович, Журавлев Павел Федорович, Матвеев Павел Петрович, Масляков Петр Александрович, Моисеев Иван Иванович, Пономаренко Федор Лукич, Спиридонов Евгений Семенович, Хасаев Роман Хасаевич, Червяков Николай Павлович; бортмеханики — Борисов Панфил Николаевич, Глушков Дмитрий, Дубовицкий Николай Александрович, Дерябин Леонид Александрович, Жук Петр Иосифович, Коломыткин Михаил Федорович, Кожухов Константин Иванович, Кудренко Федор, Куриленко Александр, Моторин Федор Федорович, Масловец Константин Яковлевич, Пронин Федор Михайлович, Сорокин Алексей, Шилов Семен Павлович; бортрадисты — Венедиктов Евгений Николаевич, Елсуков Виктор Михайлович, Кондратов Михаил Николаевич, Кузьмин Александр, Кириенков Николай, Мальцев Алексей Антонович, Малахов Борис Иванович, Муравьев Михаил Кириллович, Пехота Александр Митрофанович, Прохватинов Георгий Петрович, Попов Иван Васильевич, Федоров Владимир Михайлович, Чихирева Мария; вторые пилоты

— Анурьев Николай Андреевич. Еременко Андрей, Мокшанцев Владимир Александрович, Шуруп Николай, Пивоваров Борис Николаевич.

Вторых пилотов было недостаточно, но физически экипажи этого не ощущали, так как самолетом могли управлять все бортмеханики и бортрадисты. Вспоминаю свой первый полет в блокадный Ленинград в составе экипажа Тарана Григория Александровича. Минут через десять после взлета он посадил меня в кресло второго пилота и стал обучать технике пилотирования. Позднее я узнал, что у летчиков МАОП было негласное правило: все члены экипажа должны были пилотировать самолет в любых метеоусловиях днем и ночью и при необходимости производить посадку. Такой был случай. А. И. Семенков выполнял боевое задание ночью, при пересечении линии фронта попал под зенитный обстрел. Второго пилота А. Л. Осипяна и бортмеханика М. Ф. Кривенчука тяжело ранило. Семенкова тоже ранило в руку и

голову. Бортрадист П. Я. Фомин оказал помощь второму пилоту и бортмеханику, отнес их в фюзеляж самолета и занял место второго пилота. Самолет привел в Хвойную и посадил. И хотя уважаемый Алексей Иванович как-то оговаривался, что бортрадист никогда не пилотировал самолет и в той ситуации, дескать, проявил свои способности, — это, мягко говоря, не совсем так. Мы все были молоды. Все хотели жить, и если хоть один из членов экипажа оставался невредимым или легкораненым, то он должен был спасти своих товарищей и сохранить самолет, то есть привести его домой. А не подлежало гласности самостоятельное пилотирование самолетов бортрадистами и бортмеханиками потому, что командование за это «самовольство» могло наказать...

В первой половине августа 1942 года нас группами направляли в Москву для оформления заграничных паспортов, а 28 августа из Внуково в Якутск вылетела первая группа из пяти экипажей под командованием Пущинского В. А.

Все оснащение аэропорта Якутск состояло из грунтовой полосы, одноэтажного деревянного здания барачного типа, где размещались службы и кабинет начальника аэропорта т. Ронэ. Напротив служебного здания — домик-гостиница. Ближе к полосе, рядом с озером, в небольшом домике находился штаб 234-го авиаотряда и, чуть дальше, на взгорке — небольшой ангар и несколько самолетов «Р-6» (АНТ-7), «Р-5» (П-5), «У-2» и «С-2». На территории аэропорта велось строительство двух одноэтажных домов барачного типа, столовой для личного состава воздушной трассы.

2 сентября в Якутск прибыл командир Первой перегоночной авиадивизии полковник Мазурук Илья Павлович. Встречали его с большим вниманием.

Еще школьником я был наслышан об его успехах: Герой Советского Союза, знатный полярный летчик, депутат Верховного Совета СССР. И вот первая личная встреча...

Погода в этот день в Якутске стояла ясная. Мы вышли на летное поле, через несколько минут в небе появилась точка, стала приближаться, и мы увидели очертания еще незнакомого нам самолета «В-25», американского бомбардировщика фирмы «Боинг».

До этого я представлял Мазурука таким великаном в ореоле славы, а к нам вышел человек среднего роста в форме полковника с четырьмя шпалами в голубых петлицах, стройный, подтянутый. На груди — звезда Героя Советского Союза, орден Ленина, два ордена Красного Знамени, орден Красной Звезды и знак депутата ВС СССР.

4—5 сентября стали прибывать группы летчиков, перегонщиков. Встречи были очень теплыми, быстро перезнакомились, быстро сдружились, пока по личным симпатиям и интересам. По их рассказам я постараюсь описать, где и как проходило формирование пяти перегоночных авиаполков.

Перегоночная авиадивизия формировалась в городе Иваново под руководством полковника Н. К. Романова, который до этого направлялся на авиабазы США для изучения американской техники. По завершении всех работ Государственный



Комитет Оборона назначил командиром авиадивизии полковника Мазурука И. П., мотивируя это тем, что он опытный полярный летчик и суровые условия работы на Севере ему более знакомы.

Привожу слова Мазурука, сказанные им на встрече в Москве 28 июня 1986 года: «В августе 1942 года меня пригласили в Кремль на заседание ГКО, на котором, помимо всего прочего, рассматривался вопрос о возможных путях переброски американских самолетов с Востока на Запад. Поздно ночью ушел с заседания ГКО уже в должности начальника авиатрассы и командира первой перегоночной авиадивизии. Через несколько дней после назначения прибыл в город Иваново, где уже была сформирована авиадивизия из пяти авиаполков. Вскоре она была направлена по железной дороге в город Красноярск, а оттуда транспортными самолетами в намеченные пункты авиатрассы. По прибытии на местах началась усиленная подготовка летного состава и всего личного состава к предстоящей работе».

Высокий моральный дух личного состава ощущался повсюду. Люди с нетерпением стремились к действию. А пока шли занятия, одновременно в ускоренном темпе достраивали взлетные полосы, аэродромные сооружения и служебные здания. Вскоре последовала команда: к Октябрьским праздникам приступить к перегону.



С этого момента началась напряженная, героическая, порой опасная работа авиадивизии на воздушной трассе Аляска — Сибирь — Красноярск. Летный и весь личный состав, прекрасно понимая свои задачи, с большим чувством ответственности решал их, тем самым приближая долгожданную победу. Большую помощь оказывало население под руководством местных партийных и советских органов. Это — снабжение продуктами питания, выделение транспорта, строительство аэродромных сооружений, строительство и расчистка зимой взлетно-посадочных полос.

13 сентября П. Ф. Журавлев, командир корабля, вылетел с летным составом в поселок Сеймчан, расположенный на левом берегу реки Колыма. Вместо второго пилота в экипаж, с целью его усиления, был введен опытный командир корабля А. Д. Добровольский, ведь по этому маршруту мы летели впервые.

Погода выдалась ясная, видимость «миллион на миллион», как говорят пилоты. Пролетая над Хандыгой (ныне Теплый Ключ), видели группу строителей на аэродроме, который готовили как запасной для приема самолетов на случай плохой погоды. Следующий по маршруту — аэродром Оймякон — находится высоко в горах. Идем над вершинами скал Верхоянского хребта. Внизу, в ущельях, протекают реки, какие, не знаем, так как на полетной 15-километровой карте их просто нет. По склонам гор растет хвойный лес, а вверху — гигантские скалы. Я это вижу впервые в жизни. Панорама красивейшая. Но мой восторг несколько охладил Добровольский,

сказав, что красиво оно, пока движки работают. А откажи двигатель, тут и сесть негде...

Идем точно по маршруту, проложенному на карте. Вот появилась река Индигирка, где-то здесь должен быть поселок Оймякон, обозначенный на карте. Справа от нас возвышаются горы, слева — долина, по которой течет Индигирка. Оймякон надо найти и уточнить его местоположение на карте. Минут через 10—15 бортмеханик Семен Павлович Шилов первым увидел постройки, которые, когда мы подошли ближе, состояли из двух домиков, большого сарая и загона для скота. Рядом — большое ровное поле, вполне пригодное для приема самолетов, но не имеющее никаких обозначений, подтверждающих, что это — аэродром. Из одного домика вышли люди, машут руками, очевидно, приветствуя нас. Журавлев взаимно помахал крыльями. Обозначив на карте уточненное действительное положение поселка Оймякон, взяли курс на Сеймчан.

Над аэродромом в Сеймчане пришлось сделать пару кругов, пока рабочие освобождали ВПП, убирая свой инструмент, состоящий в основном из тачек и лопат.

Переоборудованная стоянка для самолетов находилась рядом с лесом, при развороте мы зацепили хвостовым оперением самолета за сучки дерева, немного повредив перкаль руля высоты. Неисправность быстро устранили. Забегая вперед, скажу, что заплаты из перкаля, наложенные на поврежденные места, имели белый цвет и на фоне защитного цвета самолета сильно выделялись. Когда прибыли в Ном, американцы сфотографировали их. Вскоре нам показали журнал «Лайф» («Жизнь»), где были помещены снимки с подписью, что эти заплаты — свидетельство боевых действий экипажа на фронте. И американцы не ошиблись, так как экипаж действительно состоял из фронтовиков и наш самолет Ли-2 (Л-3947) имел несколько десятков заплат, скрывающих пробоины, полученные от фашистских зениток при пересечении линии фронта, но они были покрашены и в глаза особенно не бросались.

В Сеймчане нас разместили в бараках ЮЗГУ (Юго-Западное геологическое управление); общежитие, столовая, клуб еще строились. Условия были не ахти какие, но все это воспринималось с юмором. Никто не выражал недовольства, жажда скорейшей победы над фашизмом была сильнее всего.

Пока прибывали другие самолеты с личным составом, получили задание произвести разведочный полет до аэродрома Марково, расположенного на реке Анадырь, с тем, чтобы проверить пригодность взлетно-посадочной полосы к приему самолетов.

Шли визуально па высоте примерно 2400—3000 метров для создания большого обзора окружающей местности. Я уже упоминал, что наши полетные карты были недостаточно точными. Из радионавигационных средств — всего два пеленгатора (в Сеймчане и Уэлькале).

Уэлькаль, расположенный на берегу Залива Креста, еще не был готов к приему самолетов, полосу из деревянных брусьев только начали строить. В эксплуатацию ВПП была сдана в марте 1943 года. Поэтому решили производить перегонку самолетов, используя аэродром Марково... Три часа полета. По расчету через 40

минут прибудем в Марково. Ведем детальную ориентировку, сверяя пролетаемую местность с нашей полетной картой. Радиосвязь держим только с Сеймчаном, Уэлькаль и Марково на мои вызовы не отвечают. Впереди увидели реку, твердо убеждены, что это Анадырь, так как другой такой крупной реки на Чукотке нет, хотя ее конфигурация с той, что обозначена на карте, не совпадает. В долине реки местами лежит туман, который на северо-востоке переходил в сплошную низкую облачность. Никаких признаков жилья.

На связь Марково не выходит, очевидно, не знают о нашем вылете из Сеймчана. Что делать? Если продолжать поиски Марково, то может не хватить горючего, чтобы вернуться обратно в Сеймчан... И тут на связь выходит Уэлькаль и делает запрос, кто мы и куда идем. Я сообщил свои данные, взял радиопеленг, погоду, попросил Уэлькаль быть с нами на связи.

Проложил пеленг на карте. Получилось, что мы находимся правее линии пути, значит, Марково должно быть слева. Командир попросил для уточнения взять повторно пеленг. Взял, все вроде бы правильно. Надо идти вверх по реке. Бортмеханик беспокоится за горючее и напоминает об этом пилотам. Добровольский: «Витя, спроси Уэлькаль, сможет ли он нас принять?». Запросил. Тот ответил, что может принять на косу, где выложит посадочное «Т». Передал Уэлькалю, чтобы следил за нами. Поиски Марково продолжили.

Пошли вверх по реке. Но и через 30 минут ничего похожего на Марково не обнаружили. Увидели правый приток Анадыря, речку Ерополь, затем второй приток, речку Яблон, поселок Еропол из 3—4 избышек. Все! Дальше идти бесполезно. Берем курс па Уэлькаль. И тут на связь выходит радист Марково. Начинает оправдываться: да, вас слышал, но отказал передатчик. Погода в Марково нелетная. Туман. Летим в Уэлькаль на ночь.

На подходе к Уэлькалю сразу увидели прибрежную косу с выложенным посадочным знаком «Т» из белых полос ткани. Сначала сделали «пристрелочный» заход, затем произвели посадку, которая по моей вине чуть было не закончилась поломкой самолета. Радист Лунев Иван Михайлович перед этим предупредил, чтобы после посадки не тормозили, так как коса из мелкой гальки и шасси самолета погружаются в грунт до десяти сантиметров. Я же, как выяснилось потом, передал пилотам «при посадке тормозить...». Что и сделали пилоты. Самолет потянуло на нос. Раздался грохот — концы лопастей воздушных винтов «рубил» гальку. Пилоты были опытные, тормоза сразу отпустили. Самолет выровнялся, опустил хвостовое оперение и, пробежав еще метров 100—150, остановился...

Всю вину за случившееся взял на себя, хотя, судя по всему, произошла ошибка. За более чем полувековой стаж работы в Аэрофлоте это был первый и единственный случай моей оплошности. Самолет по совету Лунева оставили на косе.

На аэродроме Уэлькаля шла подготовка к строительству взлетно-посадочной полосы на деревянной основе. Из строений на берегу всего шесть яранг, соединенных попарно крытым переходом. В Заливе Креста на рейде стоял пароход с привезенным оборудованием и техникой для строительства ВПП, жилых зданий, столовой,



служебных помещений, клуба. Самоходные американские баржи военного варианта занимались выгрузкой. Втыкались в берег плоским носом, откидывали передний борт, который выполнял роль переходного моста. Таким образом, на берег доставлялись топливозаправщики, тягачи, бульдозеры, печки для подогрева моторов самолетов, инструмент, продукты питания — все необходимое для обслуживания самолетов и экипажей в суровых условиях Крайнего Севера. Бочки же с бензином Б-100 и сборные деревянные рубленые дома, связанные в пакеты, сбрасывались с борта парохода прямо в море, и их прибоем выносило на берег, потом рабочие и солдаты все это собирали и переносили на строительные площадки.

Утром, получив прогноз и погоду Марково, поблагодарив Лунева за оказанную помощь и гостеприимство, взлетели и легли курсом на Марково. За два часа полета мы не увидели на земле ни одного стойбища, ни одного поселка или избы. Однообразный монотонный пейзаж тундры с бесчисленным количеством озер. Только при подлете к Марково стал появляться редкий лес. Аэродром для нас незнакомый. Прошлись над полосой, где увидели работающих чукчей. Начальник аэродрома капитан Гайшин попросил нас сделать круг побольше, чтобы он успел убрать с ВПП людей. Делаем круг, заходим на посадку, и тут на полосу выскакивают собаки. Журавлев дает газ и уходит на второй круг. Заходим повторно — та же история. Очевидно, гул моторов нашего самолета вызвал у животных чувство беспокойства, и они начали метаться, ища убежища.

Сама полоса была почти готова, только в конце нужно было выровнять грунт, после раскорчевки деревьев, что и поручили рабочим из местного населения. Прибыв в Сеймчан, Журавлев доложил Мазуруку о готовности аэродрома Марково к приему самолетов. Готовился первый бросок на Аляску с первой посадкой в Номе. Вылет был назначен на 18 сентября. Четыре Ли-2, загруженные летным и командно-руководящим составом 1-й ПАП, поднялись в воздух и взяли курс на Марково. Самолеты шли с небольшим интервалом в пределах видимости друг друга. Группу лидировал наш экипаж, знакомый с этим участком трассы. В наш экипаж ввели флагштурмана ГУ ГВФ капитана Гуревича. До Марково дошли благополучно. И. П. Мазурук прибыл в Марково минут через 20 после нашей посадки на своем американском бомбардировщике Б-25.

Дальнейшее продвижение застопорилось. При вылете из Сеймчана, нам дали прогноз погоды в районе Номы с тенденцией понижения нижней кромки облачности к концу срока его действия. В Марково от метеорологов из-за отсутствия радиосвязи не могли получить новый прогноз. Мои усилия связаться с Номой с земли успеха не имели, из-за малой мощности самолетного радиопередатчика. А без этих данных Мазурук не мог дать разрешение на вылет, ибо чувствовал большую ответственность за благополучный исход нашего группового полета. Был дан отбой до завтра.

...Утром первым взлетел самолет Журавлева. Мазурук попросил сделать большой круг, чтобы следующие за ним три Ли-2 быстрее пристроились к нам, не растягиваясь по трассе. Шли «английским крестом», то есть три самолета летели «клином», а четвертый сзади флагмана. Миновали Уэлькаль. Под нами однообразный ландшафт: горы, скалы, множество мелких озер и ни одного дерева. Внизу, в

долинах стоит туман. При ориентировке использовали пеленги Уэлькаля, которыми нас щедро одаривал Иван Михайлович Лунев (в 1948 году при землетрясении в г. Ашхабаде погиб вместе с семьей). На траверзе мыса Чаплино покинули последний кусочек нашей родной земли и вышли в Берингов пролив... Я восхищен, ибо все это вижу впервые в своей жизни.

Передатчик Нома разговаривал с экипажами на чистом русском языке. Получили условия посадки и стали садиться один за другим. Американский руководитель полетов на «виллисе» появился впереди наших самолетов и дал сигнал следовать за ним, чтобы показать стоянку.

Нас окружили американские военнослужащие: летчики, инженеры, механики, радисты. Завязался оживленный разговор. Больше объяснились жестами и, что характерно, быстро начали понимать друг друга. Царило общее приподнятое настроение. Американские фотокорреспонденты фотографировали группы летчиков, наши самолеты и особенно те места, где были наложены заплатки на пробоины, полученные на фронте.

Вскоре прибыл Мазурук на своем Б-25. Встречал его американский полковник, начальник гарнизона. После торжественных приветствий и поздравлений по случаю прибытия советских летчиков на Аляску, Мазурук собрал руководство 1-й ПАП и командиров кораблей для дачи инструкций и указаний по размещению летного состава на ночлег. Экипажи «Дугласов» Мазурук собрал отдельно около наших самолетов и дал указание: карты и винтовки забрать с собой. Карты наши, хотя и неточные, очевидно, представляли государственную тайну, а вот винтовки конструкции С. И. Мосина образца 1891—1930 годов я не считал секретными, так как они широко применялись на фронтах еще первой мировой войны. Но приказ надо выполнять.

И еще нас ждал один сюрприз. Когда заправили самолеты горючим, зачехлили моторы, взяли личные вещи и стали закрывать входную дверь на висячий замок, рядом стоявший американец, очевидно, дежурный по стоянке, громко произнес «ноу». Он объяснил нам, что вход в самолет должен быть свободным, обслуживающий персонал в случае возникновения пожара или других непредвиденных обстоятельств, примет меры по его сохранности. Быстро нашли компромиссное решение вопроса: ключи от замка хранятся у экипажа, а замок в закрытом состоянии — у часового.

Теперь, чтобы пройти беспрепятственно к самолету, нужно было на расстоянии бросить ключ часовому. Он открывал замок, убеждался, что ты хозяин самолета и возвращал ключ обратно.

Поселили нас в канадских домиках, по форме представляющих полусферу. С внешней стороны домик покрыт оцинкованным, гофрированным железом, изнутри утеплен стекловатой и обшит пластиком, окон нет, двери — с обеих сторон торца здания. Пол деревянный, покрашенный светлой охрой. Вдоль стен стоят батареи водяного отопления. Источником тепла была небольшая печь, работающая на солярке или масле. Выше печи — топливный бачок и вентиль с температурной шкалой по Фаренгейту. Поворачивая колесико, устанавливаешь нужную тебе температуру.

Койки компактные, железные, на панцирной сетке, матрацы волосяные, мягкие. Одеяла шерстяные, цвета хаки, две простыни и две небольшие продолговатые подушки. Тепло, чисто, уютно.

Устроившись с ночлегом, пошли в столовую, куда нас пригласили. Обслуживали солдаты. На столах в стеклянных кувшинах стояли лимонный и апельсиновый соки и молоко, которое готовилось из порошка. Американцы перед едой пили соки. Мы же к этому не были приучены, но тоже следовали их примеру. Вместо первого блюда был подан бульон из устриц, многие наши летчики от него отказались. Я же бульон скушал и похвалил его, хотя, по-честному, он мне тоже не понравился. В дальнейшем я его кушал с удовольствием. На второе подали большую порцию отбивного мяса, на гарнир — жареный картофель, горошек, овощные блюда, салат, зеленый лук, свежие огурцы и помидоры, сельдерей и еще какие-то коренья, названия которых я и сейчас не помню. Из фруктов были апельсины и яблоки. Заметил, что американцы много употребляют овощей и фруктов. Обед прошел оживленно и шумно, так как хозяева старались нас хорошо угостить.

Из столовой выходили небольшими группами. Мой сосед по столу, лейтенант, фамилии точно не помню, угостил меня сигаретой «Кэмел», я взаимно папирсой «Беломорканал». Спросил его, где здесь магазин. Он жестами дал понять, чтобы я его здесь ждал, и исчез. Минут через пять появляется и несет в руках стопку журналов «Лайф». Я рассмеялся и объяснил: мне нужно купить сигареты. Тут мы с ним разобрались, что русскому слову «магазин» омонимом является английское слово «журнал».

К вечеру в нашем канадском домике стали собираться американцы. Каждый при входе глазами отыскивал своего приятеля, с которым успел до этого познакомиться. Пришел и «мой» лейтенант со своим другом. Сели на койку, так как стульев не хватало. Начался словесно-жестикуляционный веселый разговор, обменялись сувенирами. Вдруг лейтенант нащупал что-то твердое под моим матрацем, поинтересовался, что там лежит. Вынужден был удовлетворить его любопытство. Он энергично что-то стал мне объяснить, я понял: хочет купить у меня винтовку. Но я не могу этого сделать. Тогда он выбежал из домика и минут через 10 вернулся с американской винтовкой с оптическим прицелом. Хотел обменяться винтовками, как сувенирами. Вынужден был отказать, хотя его винтовка была ценнее моей. И вообще американцы вели себя свободно, а мы, граждане страны Советов, были скованны и стеснены в своих действиях и желаниях многими инструкциями и правилами поведения за границей, которыми нас пичкали по горло, и не где-нибудь, а в здании ЦК ВКП (б). А сколько было за три года полетов в Штаты частных приглашений посетить дом, виллу, ранчо. Но мы этим гостеприимством воспользоваться не могли, так как прекрасно знали, что нас ждет в Союзе, если нарушим хоть один параграф инструкции.

Кто-то из американцев принес электропроигрыватель и пластинки, среди которых оказались «Полюшко-поле», «Валенки» в исполнении Людмилы Руслановой и «Жили два друга в нашем полку» в исполнении Леонида Утесова... Расходиться начали в 12-ом часу ночи. Режим и дисциплина в гарнизоне соблюдались строго.



Подъем в 7.00. Утренний туалет. Проходим в одну из просторных комнат. От входной двери по правую сторону расположены раковины с горячей и холодной водой. Над каждой раковиной зеркало для бритья. У противоположной стены стоит сооружение вроде дивана с крышками — это система походных унитазов. Совмещенный санузел? Нас это несколько озадачило, но другого выхода нет. Сделали вид, что мы люди бывалые.

После завтрака в 9.00 сбор у КДП. Прошли в комнату предполетной подготовки экипажей. Офицер-синоптик нажал кнопку и на стене стали раздвигаться парусиновые шторы. Показалась полетная карта в масштабе 1:1000000 км, то есть десятикилометровка.

На ней нанесен маршрут от Фэрбенкса до Якутска. Мы переглянулись. Вот это да! Синоптик доложил метеообстановку по маршруту Ном—Фэрбенкс. Сообщил о погоде на Чукотке и в Якутии, выразил сожаление, что у нас мало метеостанций, в связи с чем он не может дать более подробную метеообстановку в тех районах. Затем дежурный штурман выдал каждому экипажу полетные карты-лоции. На карте нанесены типографским способом магнитные курсы следования, расстояния между контрольными ориентирами по трассе, метки аэродромов, покрытие ВПП (грунт или бетон), посадочные курсы, залегание зон радиомаяков, их позывные и рабочие частоты, превышение над уровнем моря и высота естественных и искусственных препятствий.

В просьбе выдать карты до Якутска было отказано. Правда, через некоторое время мы получили свои, изготовленные в СССР.

В Фэрбенкс пришли группой благополучно. Встречали нас, кроме американцев, и товарищи из советской приемочной комиссии, которую возглавлял полковник М. Г. Мачин. Это переводчики Елена Александровна Макарова, Наталья Федоровна Фекелова, инженеры и техники Б. В. Кисельников, Александр Воротнюк, К.Г. Радоминов и другие. Фэрбенкс представлял собой небольшой, уютный, чистый городок. В нем по своим масштабам выделялась торговая фирма «Норд Компани», было здесь несколько продуктовых магазинов, кабаре, 3-4 кафетерия. Большинство жителей городка работали на крупнейшей по тем временам авиабазе, где расположился и наш 1-й перегонный авиаполк. Командиром его был подполковник П. Недосекин, которого в скором времени сменил подполковник Васин.

Американцы выделили советским военнотружущим четыре деревянных двухэтажных домика. В гарнизоне все жилые здания, столовая, госпиталь, ангар, аэродром, клуб, кинотеатр соединялись подземным переходом, по которому можно было пройти в любое здание без верхней одежды и зонтика. Каждое ответвление от тоннеля обозначалось надписями «клуб», «госпиталь» и т.д. Под одним из наших домиков в подвале располагался клуб, американцы уступили его русским летчикам для отдыха. Клуб был оборудован большой магнитолой и буфетом, работал в нем американец по имени Роберт.

Вскоре по указанию Мазурика экипаж Журавлева вылетел в Якутск за новой группой летчиков для доставки ее в Фэрбенкс. До Якутска мы не дошли, так как лич-

ный состав 1-й ПАП был уже в Сеймчане. Экипаж А. Буданцева, везший эту группу, из-за отказа матчасти (лопнула покрышка левого колеса шасси) не смог продолжить полет. Мы забрали его группу, и пошли на Фэрбенкс. Осень. Неустойчивая циклоническая погода усложняла выполнение полетов. Большую часть времени пути до Номы шли в облаках, радиосвязь с землей прерывалась. Синоптики Номы по прогнозу предсказывали на участке Ном-Фэрбенкс среднее, временами сильное, обледенение. Так как у самолета Ли-2 антиобледенельные средства были мало эффективными, Журавлев решил отложить полет до улучшения погоды. Но тут вмешался будущий командир 1-й ПАП подполковник Н. Васин, который летел с нами в качестве пассажира. Он решил проявить свою власть и заставить нас лететь в Фэрбенкс, обвинив экипаж в трусости и неумении летать. Журавлев отказался выполнить приказ Васина, который был для него просто пассажиром. Через некоторое время от Мазурука поступило распоряжение выполнять полет под личную ответственность т. Васина. Нашла коса на камень...

Летим в Фэрбенкс. На высоте 200 м вошли в облачность. На высоте 500—600 м началось обледенение. Температура наружного воздуха минус 4-5 градусов. Продолжаем набор высоты, надеясь пройти между слоями облачности. Безуспешно. На ребре атаки крыла интенсивно нарастает ледяная корка. Антиобледенелая система не в силах сбросить лед. Только бортмеханик, попеременно меняя шаг воздушных винтов, успешно сбрасывает лед с лопастей, куски которого с пушечным выстрелом бьют по обшивке фюзеляжа. Связи нет. В наушниках сплошной треск. Передаю в эфир блиндром, что никого не слышу, и условия полета. Наш радио полукомпас радиомаяк не берет. Скорость по прибору падает до 200 км/час, затем до 190. Командир принимает решение пробиваться вниз на незнакомой местности, ибо возврат в Ному исключается по метеоусловиям, а продолжение полета в условиях обледенения грозит потерей скорости и гибелью. По радио передаю в Фэрбенкс наше решение. В наушниках по-прежнему сплошной треск. На высоте 200—250 м в облаках появилось «окно». Внизу просматриваются река и лес. Журавлев ввел самолет в вираж. Пока разворачивались, «окно» исчезло, но следом появилось другое. Видны большая река и вдали — ее левый приток. Большая река — это Юкон, ведь другой такой реки на Аляске нет. Приток при сличении с картой оказался рекой Танана. Это придало уверенности, так как Танана может нас вывести на Фэрбенкс. Снегопад. Видимость 1000—1500 м, в снежных зарядах снижаемся до 500—600 м. Чтобы не врезаться в берег, левую полусферу просматриваю я, а правую — второй пилот. Бортмеханик следит за приборами, взгляд — по курсу вперед. В кабине тишина, и только короткие фразы «слева — гора», «справа — лес» нарушали ее. Позже Журавлев говорил, что он препятствия видел сам, но подстраховка была нужна...

Выскочили на железную дорогу, идущую из Сьюарда через Анкоридж в Фэрбенкс, и устремились по ней. Вызвал Фэрбенкс. По ответным сигналам чувствую, Фэрбенкс где-то рядом. Передал ему условия полета и время прибытия. На аэродром выскочили раньше расчетного времени, сели...

Встречал нас И. П. Мазурук с группой летчиков и американцев. Журавлев хотел доложить Мазуруку о выполнении рейса, но тот остановил его, сказав, что наше благополучное прибытие и есть доклад. Нас окружила группа американских летчиков

и техников. Послышались голоса одобрения и восхищения нашим полетом. Сказали, что за такие полеты американских летчиков награждают медалью Конгресса. Опытные летчики были сдержаннее, они знали, чем зачастую заканчиваются такие полеты...

После последнего полета бортмеханик высказал командиру корабля свою обеспокоенность по поводу неготовности нашего самолета к работе в осенне-зимний период. Надо было утеплять маслобаки, снять дополнительные выносные маслорадиаторы и поставить на двигатели жалюзи. Да и ресурс двигателей был уже на пределе. Американцы помочь нам не могли. Единственное, что посоветовали: самолет Ли-2 выбросить на свалку и взять новый Си-47.

За два дня отдыха, предоставленных Мазуруком, я успел ознакомиться с самолетом Си-47. Изучил в общих чертах его электро, радио и свето оборудование, сделал три полета по кругу с экипажем А. Добровольского.

Экипаж Добровольского состоял из бортмеханика В. Галямова и бортрадиста Г. Муштакова. Пилотом-инструктором, тренирующим экипаж Добровольского, оказался мой старый знакомый — капитан американских ВВС Николай де Толли, потомок русского полководца, героя Отечественной войны 1812 года Михаила Богдановича Барклая де Толли.

Знакомство с Николаем де Толли произошло в первый наш прилет в Фэрбенкс. После приветственных речей с той и другой стороны ко мне подошел американский офицер и попросил разрешения осмотреть самолет изнутри. Он назвал свое имя, но тогда я этому не придавал значения, ибо меня поразила его чистейшая, без акцента русская речь. Прошли в пилотскую кабину. Он все внимательно осмотрел, ощупал руками. Я понял, что наш самолет ему не понравился. Затем он заглянул в передний багажник и там, на полке, нашел заплесневелую корку черного хлеба. Обтер эту корку о свой костюм и сунул в рот. От неожиданности я растерялся, почему-то стало стыдно и за себя, и за него. Спросил: «Зачем вы грязную корку жуете?». Он ответил: «Россия — моя родина, и я соскучился по черному русскому хлебу». Тут только до меня дошло — имя де Толли! И я понял, что передо мной стоит потомок Барклая де Толли.

Попросил его пройти в задний багажник. Там развязал мешок с сухарями и предложил взять их сколько захочется. Он начал грызть сухари с таким аппетитом, что порезал до крови десны. Я за компанию с ним тоже стал грызть сухари. Уплетаем, как малые дети. Смеемся. Довольны друг другом.

После двухдневного отдыха, где-то в первой декаде октября, вылетели из Фэрбенкса на родину. В Номе заправили самолет и взяли курс к родным берегам. В облачность вошли на высоте порядка 100—150 метров. Связался с Уэлькалем, взял погоду, пеленг и сообщил время вылета. Идем с набором высоты 2100 метров. Спокойно, между делом вспоминаем наши впечатления от встреч с американцами.

Вдруг почувствовали, что пилотская кабина временами начала вздрагивать. Сначала подумали, что это болтанка. Но кабина начала вздрагивать чаще и более продолжительное время. Командир заявил, что это не болтанка и что источник вибрации находится где-то в самолете. Бортмеханик вышел в грузовую кабину,

осмотрел плоскости, моторы, задний багажник. Все вроде бы в норме. Но, увы, вибрация кабины усилилась и уже стала ощущаться на штурвале. Меняем режим работы моторов. Не помогает. Выпустили шасси — та же история. Журавлев обратил внимание, что левое колесо шасси сильно вращается. Второй пилот доложил, что правое колесо стоит как вкопанное. Командир нажал на тормоза: вибрация исчезла. Убрали шасси. Через некоторое время вибрация возобновилась. Механик заявил командиру, что сломалась лопатка воздушного тормоза и колеса нужно поставить на стояночный тормоз. Вибрация исчезла. Опять нас судьба испытывает на выживание. На высоте 2100 метров началось обледенение. Вниз нельзя, на Чукотке горы, значит, идем вверх. Высота 2600... 3000... 3700 метров. Лед нарастает на передней кромке плоскостей. Анти обледенелая система его не сбрасывает. Струйки воды растекаются по плоскости крыла и здесь же замерзают, ухудшая аэродинамическое качество крыла. Секторы газа отданы почти до упора. Запаса мощности моторов уже нет. Начинаем медленно, но основательно терять скорость. Из создавшегося положения было два выхода: или вернуться в Ном, или пробиваться до визуального полета над морем. В решении этого вопроса участия не принимал, в экипаже я самый молодой, и это — моя первая зимняя навигации. Боязни тоже не было. Почему-то свято верил в опыт своих пилотов...

Решили пробиваться к морю. Стрелки высотомера, установленного по стандартному атмосферному давлению, то есть по условному уровню моря, показывают 1100... 600... 200 метров. Идем в облаках. 150... 100 метров... Вода! Вздох облегчения. Временами входим в рваные клочья облачности. Командир снижается до 70—60 метров. Кругом вода и только на горизонте море сливается с облачностью. Небольшой снегопад. Видимость порядка 1000— 2000 метров. Внизу море темно-зеленого цвета с бурунами, установил связь с Уэлькалем. Взял погоду, прошу пеленг. Делаю несколько нажатий телеграфным ключом. Пеленгаторщик передает, что мой сигнал плывет, пеленг дать не может... Внимательно смотрим вперед. И вот он, желанный берег! Голые, мрачные и неприступные скалы показались нам милее любого моря. Командир развернулся влево, и мы пошли вдоль берега. Сделали попытку сориентироваться, но сличение карты с местностью на малой высоте при ограниченной видимости успеха не дало. По карте приблизительно определили, что наш полет вдоль побережья Чукотки по времени увеличится часа на два. А это значит, что придется садиться в Уэлькале, так как Марково к приему самолетов в ночное время еще не готово...

Идем, цепляясь за берег. Вроде прошли мыс Чаплино, но никакого поселения не увидели. Берег резко повернул вправо, затем влево. Когда начали разворачиваться, увидели, что попали в окружение гор, в залив-ловушку. Командир при развороте заложил крен по 50— 70 градусов. Остерегаемся столкновения с выступами скал. Позже мы узнали, что залив-ловушка — это бухта Провидения. При выходе в открытое море связался с Уэлькалем. Сообщил о нашем решении произвести там посадку. Просил обеспечить нас стартом и ночлегом. Взял погоду и пеленг. Проложил пеленг по карте. Получилось: напрямую через Анадырский залив до Уэлькала 300— 350 километров. Решили отрываться от берега и идти напрямую. Ночевали в яранге П.



М. Лунова. Всю ночь слышали гул работающей на полосе техники. Утром вылетели в Марково и пошли дальше на Сеймчан.

На следующий день в 11.00 вылетели на Якутск. Шли на высоте 3300 метром в облаках. Полет проходил спокойно, с надежной связью. В свободное от радиосвязи время я прослушивал последние известия Совинформбюро. Нас, вчерашних фронтовиков, недавно выполнявших боевые задания в Сталинграде, очень беспокоила сложившаяся там обстановка. Прослушав информацию, стали обсуждать сроки начала контрнаступления Красной Армии, и тут сразу... «обрезали» два двигателя. Командир дал штурвал от себя — «Ну пропали!» — и началось падение вниз, в облака в горах. Чувства страха у меня почему-то не было, я был уверен, что из создавшейся ситуации выйдем благополучно. Очевидно, отсутствие опыта давало мне веру. Я, возможно, уже начал привыкать к полетам в экстремальных условиях: на фронте по нам били немецкие зенитки; на трассе зенитки не стреляют, но полеты проходят тоже в экстремальных условиях из-за неустойчивой погоды и изношенной материальной части самолета...

Бортмеханик принял энергичные меры к восстановлению двигателей. Я дал в эфир всем радиостанциям сигнал срочности, свой позывной, коротко — причины отказа двигателей, условия полета и предполагаемое местонахождение. Проходит минута-другая, которые кажутся вечностью. Вертикальная скорость снижения доходила до 12—15 метров в секунду. Левый двигатель заработал вроде нормально. Со вторым механик повозился еще какое-то время, и он тоже заработал.

В Якутске Журавлев сделал попытку отказаться от нашего Ли-2 и получить новый самолет Си-47. Пущинский остался непреклонным, заявив, что новый самолет получим только после сдачи нашего Ли-2 па завод.

26 октября 1942 года вылетели на Иркутск, планировалась промежуточная посадка в Киренске, расстояние до которого 1352 км. В экипаж дополнительно был включен бортмеханик-стажер Володин, с нами также летели Н. Овсиенко, старший инженер по связи и радионавигации нашей воздушной трассы и главный метеоролог ГУСМП.

Мы выполнили обычный полет. Шли на высоте 2100 метров, в зените ясно. Полет самолета контролировался только по курсу и путевой скорости, рассчитанной на земле. Определить место самолета не представлялось возможным ввиду отсутствия боковых радиопеленгаторов и широкоэшелонных радиостанций. По истечении 6-ти часов командир начал проявлять беспокойство. По слышимости радиосигналов пеленгатора Киренска чувствую, что до аэродрома еще далеко, порядка 300—400 километров. Солнце скрылось за горизонтом. Наступили сумерки. Прошло уже семь часов полета... семь с половиной. Бортмеханик предупреждает, что топлива осталось на 20—25 минут. Командир требует пеленг. Идем точно по маршруту. Бортмеханик: «Топлива па 10 минут!».

Пробиваемся сквозь облачность над незнакомой местностью. Посадка неизбежна, но каковы будут ее последствия, не знаем. Вышли из облачности. Кругом темно и только поблескивают очертания реки Лены. Командир включил фары, чтобы

по возможности избежать препятствий при посадке, и тут... «обрезают» двигатели — кончилось топливо. Командир сажает самолет на какую-то крошечную поляну, поросшую мелким кустарником. Параллельно нашему курсу посадки, справа, увидели русло небольшой речки. Командир по инерции дает газ и берет штурвал на себя. Двигатели уже не работали, скорость, которую еще имел самолет, позволила перелететь через русло речки. Впереди неотвратно накатывался на нас берег реки Лены. Командир со вторым пилотом жмут на тормоза. Машина задрожала и через несколько секунд опустилась на хвост. Остановились в двух-трех метрах от крутого берега реки Лены, которая была покрыта молодым ледком; рядом с самолетом образовалась большая полынья. При одной мысли, что мы могли оказаться там, по коже прошел мороз.

Стажер Володин первым выскочил из самолета и вдруг крикнул: «Горит самолет». Быстро выяснили причину паники стажера: снег, падающий на раскаленный выхлопной патрубок, мгновенно испарялся, создавая паровое облако, которое он и принял за пожар. Когда немного глаза привыкли к темноте, увидели распаханное поле, небольшой лесок и остаток поленницы дров. — значит, где-то недалеко человеческое жильё, Но вокруг ни одного огонька, все поглотила ночь.

Решили дать в воздух несколько ракет, чтобы привлечь внимание. Разожгли костер, минут через 15—20 услышали визг полозьев и всхрапывание лошади. На помощь к нам подоспели, как потом выяснилось, председатель колхоза и его напарник, мальчик лет 13—15. Самолет они видели, а наши ракеты помогли им быстро выйти на нас. Узнали, что рядом находится село Петропавловка. Но карте определили, что до Киренска не дошли всего 105 километров. После этого через самолетную рацию дал в эфир радиogramму СОС (всем радиостанциям), сообщил о своем местонахождении и о том, что нужна помощь. Зачехлили двигатели и отправились вместе с председателем в село. По дороге тот рассказал, что в селе он — единственный мужчина. Всех мобилизовали на фронт. Уже 13 семей получили похоронки...

Разместились в доме председателя. С рассветом были уже на ногах и, быстро перекусив, уехали к своему самолету, оставив в селе второго пилота, чтобы он дозвонился по телефону до Киренска и узнал, когда придет помощь.

Днем местность выглядела по-другому. Метрах в 700 от самолета подобрали взлетную площадку — это было поле, засеянное озимой пшеницей и уже покрытое снегом. Решили из веток пихты сделать посадочное «Т» для приема самолета, но не успели, самолет типа П-5 уже появился над нами.

Командир жестами показывал пилоту, как произвести заход и выполнить посадку. Пилот П-5 привез нам продукты: мешок хлеба, бекон американский, тушенку, сахар, папиросы и спички. Бензина же слил только 50 литров, обещая сегодня же сделать второй рейс.

Ждали его целый день — напрасно. Начался снегопад с вьюгой. Спасатель наш появился только на пятый день. Объяснил, что в тот день не смог выполнить рейс из-за течи в маслорадиаторе. Слил нам 300 л бензина и предупредил, чтобы не задер-

живались, так как синоптики прогнозируют на вторую половину дня циклон со снегопадом.

...В Киренске застряли основательно — пуржило несколько дней. 9 ноября получили указание из ГУ ГВФ — самолет из Иркутска перегнать в Новосибирск и сдать на авиаремонтную базу.

Такое указание меня очень обрадовало, так как на участке Иркутск — Красноярск полет должен был проходить через Тайшет. А этот город — моя малая родина, где я родился, рос, учился в школе и оттуда ушел на фронт. Тайшет был «знаменит» многочисленными лагерями для заключенных, отсюда началось строительство Байкало-Амурской магистрали — «стройки века».

Уговорил Журавлева снизиться над Тайшетом, чтобы я смог сбросить подарки, купленные для родителей в Номе и Фэрбенксе. Шли на высоте 900 метров визуально. Проходим Черемхово, Зиму, Тулуп, Нижнеудинск — все это знакомые с детства сибирские города. На душе было и радостно и тревожно. Буду ли я еще в этих местах? То возникшее чувство меня не обмануло — больше в милых моему сердцу краях я никогда не был.

...До Тайшета 30 километров. Объясняю командиру, основным контрольным ориентиром будет труба шлаково пропиточного завода. От трубы по третьей улице стоит мой дом... Командир полушутя-полусерьезно говорит, чтобы я ему голову трубами не забивал. Вот садись на правое сиденье и сам выведи самолет на свой дом. Я с готовностью взял штурвал в свои руки. Высота 300 метров, на горизонте появилась заводская труба. Отворачиваю вправо, чтобы выйти точно на свою улицу. Командира предупреждаю, что, пролетая над домом, я немного спикирую. В этот момент у меня появилось хвастливое желание, чтобы весь Тайшет увидел, что я сам пилотирую самолет. Думаю, юноше, которому от роду только 18 лет, такое желание простительно, тем более вел я самолет не игрушечный, а настоящий... Посылку мы сбросили, помахали крыльями бегущим от моего дома и взяли курс на Красноярск.

11 ноября 1942 года наш вылет из Красноярска на Новосибирск планировался на 10.00. Но начальник аэропорта полковник Пелипенко поднял экипаж в шесть часов утра и потребовал освободить ближнюю стоянку, где стоял наш самолет. Оказалось, Красноярск ждал первую группу американских самолетов Р-40 из Киренска. Мы знали, что первую группу самолетов из Фэрбенкса поведет И. П. Мазурук. Шестого октября он действительно вылетел из Фэрбенкса и только седьмого привел свою группу в Якутск. Далее на Красноярск эту группу лидировал заместитель начальника воздушной трассы подполковник В. В. Фокин. Мы хотя и не были перегонщиками истребителей, радовались этому событию. Ведь фронт начнет получать материальную помощь и благодаря нашей работе на воздушной трассе.

## **2. Воздушная трасса работает на фронт!**

После встречи Нового 1943 года экипаж П. Ф. Журавлева вылетел в Фэрбенкс, чтобы получить транспортный американский самолет Си-47. В то время это была первоклассная машина с двумя надежными двигателями «Пратт-Уитни» с ресурсом 650 часов, эффективной антиобледенелой системой, современным ра-

дионавигационным и связным оборудованием и калориферным обогревом пилотской кабины.

Пурга в Уэлькале задержала наш полет в Феэрбенкс на две недели. За это время здание и служебные постройки занесло по самую крышу. Самолеты на стоянке полностью скрылись под снежным покровом. Начались авральные работы. Снег был настолько плотным, что его резали пилой. Из общежития в служебные здания, столовую и туалет были пробиты тоннели. Спали, мы на двухъярусных деревянных нарах. Над общежитием еще осенью не успели поставить крышу. Поэтому снег, падая сверху на потолок, подтаивал и струйками стекал на нары. Пришлось потолок изнутри оббивать оленьими шкурами. Одежд и простыней не хватало. Из коммунальных услуг был только туалет на дворе, баня еще строилась, так что личную гигиену каждый соблюдал, как мог. Здание отапливалось печкой, сделанной из бочки.

Естественно, что по прибытии в Феэрбенкс сразу поехали в город и купили все, что необходимо для личной гигиены и туалета. Отужинав, пошли в клуб, оборудованный в полуподвале нашего домика. После двухнедельной трущобной жизни в Уэлькале со всеми неудобствами наступил резкий контраст: ощущение чистого тела, свежего белья, сытости в желудке да в придачу кружка пива с хорошей сигаретой, русские песни в исполнении Л. Утесова и Л. Руслановой. Вскоре подошли экипажи «Дугласов». Стали обмениваться опытом работы на новом самолете Си-47.

Утром приступили к изучению материальной части и учебно-тренировочным полетам под руководством пилота-инструктора капитана Николая де Толли.

Наш самолет Ли-2, модель американского самолета ДС-3, лицензию на постройку которого СССР купил у США еще в 1932 году, мало чем отличался по технике пилотирования от Си-47. Поэтому инструктор делал упор на изучение приборной доски и оборудования самолета. Расположение приборов было аналогично самолету Ли-2. Главное, чтобы мы научились быстро переводить метрическую систему мер, то есть граммы, килограммы, миллиметры, метры, километры в футы, дюймы, фунты, мили. После краткой теоретической подготовки и инструктажа пилот-инструктор запустил двигатели и предложил Журавлеву произвести взлет. Затем три самостоятельных полета сделали и мы.

На аэродроме нас поджидал Николай де Толли. Журавлев, взяв руку под козырек, доложил о выполнении задания, спросил, какие будут замечания. Это вызвало у де Толли улыбку, и он, хлопнув Журавлева по плечу, сложил из большого и указательного пальцев букву «О»: «О'кей! Экипаж может получать самолет и летать

самостоятельно».



Началась будничная, напряженная работа. Поток самолетов Си-47 увеличивался. Требовалось все больше экипажей. Обучение проходило в рейсовых условиях. К основному экипажу подсаживали экипаж стажеров. За весенне-летний период 1943 года мы подготовили шесть экипажей командиров

кораблей И. Васильева, А. Котова, А. Матрасенкова, А. Романова, А. Евстифеева и Н. Анурьева.

В начальный период работы трассы И. П. Мазурук одновременно исполнял обязанности командира Первой перегоночной авиадивизии и начальника Красноярской воздушной трассы.

В связи с возросшим объемом работ по перегонке самолетов решением НКО было создано Управление воздушной трассы Красноярск—Уэлькаль (УВТКУ). Начальником управления был назначен генерал-майор М. С. Семенов, бывший начальник политуправления ГУ ГВФ. И. П. Мазурук остался командиром 1-й перегоночной авиадивизии.

В июле 1943 года И. С. Семенов решил ознакомиться со своим хозяйством по месту дислокации аэродромов. За неделю побывал в Хандыге (Теплый Ключ), Оймяконе, Сеймчане, Марково и Уэлькале. Стал решаться вопрос о полете на Анадырь, где шло строительство сухопутного аэродрома, который планировался как запасной на перегоночной трассе. Мы знали, что за две недели до этого там садился экипаж Шашина с И. П. Мазуруком. Знали, что полоса в Анадыре короткая, порядка 400—450 метров, и Шашин с большим трудом оттуда взлетел. И. С. Семенов спросил Журавлева, сможет ли он сесть в Анадыре на такую ВПП? Журавлев ответил, что сесть-то сможет, а вот взлететь... Но все же профессиональное самолюбие взяло верх. Если Шашин сел и взлетел, то почему это не сможем сделать мы. Решили лететь. По прибытии в Анадырь сделали круг над аэродромом. Осмотрели подходы к ВПП. Затем прошли бреющим полетом. Сели на минимальной скорости. Тормозами командир пользовался осторожно, так как грунт был плохо укатан. Полосы для полной остановки не хватило, дальше шел крутой склон к морю. Командир развернул самолет на 180 градусов. От резкого торможения правого колеса и дачи газа двигателям машину потянуло на капотирование. Послышался стук гальки по винтам и фюзеляжу... Самолет выскочил на полосу. Подрулили к сараю, в котором строители отдыхали и хранили инструмент. Выключили двигатели и осмотрели винты. На концах лопастей галькой была содрана только краска, деформации не было.

...Состоялась встреча с местным руководством, которое прибыло из поселка на гусеничном тракторе. Другого транспорта тогда не было. От аэродрома, который строился на горе, сразу шел крутой спуск в заболоченную долину и только гусеницы трактора позволяли преодолеть этот путь до поселка.

После обеда стали готовиться к вылету. Осмотрели полосу. Решили облегчить полетную массу самолета. Генерал приказал снять груз. Из задних баков слили 400—450 литров бензина. Взлет только в одном направлении — на море, благо ветер был встречный. Вырулили на самый конец площадки.

Командир удерживает самолет на тормозах и плавно дает газ. Фюзеляж по мере нарастания мощности двигателей начинает вздрагивать. Командир упирает тормоза — начался разбег! Бортмеханик переводит секторы газа на «форсаж». В кабине тишина. Слышен только мощный рев двигателей. Быстро приближается конец ВПП, а на указателе скорости стрелка показывает только 65 миль/час, то есть 104 км/час. Ко-



мандир подрывает машину. Она сначала «вспухла», затем пошла вниз параллельно склону в море. Бортмеханик быстро убирает шасси. Скорость нарастает медленно, а вода приближается быстро. Вот уже 20... 15 метров до воды. По команде бортмеханик выпускает на 15 градусов щитки. Создание дополнительной подъемной силы и воздушная подушка, которая образовалась между самолетом и подстилающей поверхностью, позволили избежать столкновения с водой... Скорость 90 миль... Самолет перешел в горизонтальный полет и по мере нарастания скорости пошел в набор высоты. На высоте 2011 футов (около 70 метров), убрали щитки и легли курсом на Марково. Во время взлета генерал И. С. Семенов находился в пилотской кабине и видел весь процесс работы экипажа.

По прибытии в Марково генерал поздравил экипаж с благополучным выполнением полета, объявил отдых и ночевку в Марково. До утра мы его не видели, но о себе генерал напомнил еще раз, когда мы пошли на ужин в столовую. Начальник аэропорта Гайшин от его имени вручил экипажу бутылку шампанского.

Анадырь, как запасной аэродром, использовался в основном в зимний период, когда частые циклоны с обильными снегопадами затрудняли перегонку самолетов. В Анадырском лимане возле гидроаэропорта УПА прямо на льду оборудовалась ВПП. Гидроаэропорт имел служебные и жилые здания, радиостанцию, метеостанцию, столовую, баню.

Я уже упоминал, что в летний период 1943 года американцы увеличили поставки самолетов в СССР. Резко возросла и нагрузка на летный состав. В отдельные дни истребители и бомбардировщики перегоняли по два самолета, налетывая по 10—11 часов. Еще большая нагрузка ложилась на транспортные экипажи, которые вылетали раньше групп с целью разведки погоды и переброски груза для фронта, а на обратном пути доставляли перегонщиков на их базы. Учитывая относительно небольшую скорость самолета Си-47, налет экипажей без отдыха составлял до 23—24 часов. Днем самолет вели второй пилот и бортмеханик, ночью — командир корабля и бортрадист.

В осенне-зимний период перегонка самолетов усложнялась климатическими и метеорологическими условиями. Морозы до 40—60 градусов были не редкость. Шланги гидравлики подъема и выпуска шасси и тормозной системы смерзались и, зачастую, лопались. Для подогрева двигателей не хватало американских печей, пользовались самодельными, материальная часть готовилась на открытом воздухе да еще с ветерком. У инженерно-технического состава на руках и лицах не было живого места — все обморожено.

Но вот подготовка мат. части закончена. Наступает второй, самый ответственный этап — эстафетная перегонка самолетов на Запад, на фронт!

...На передний край выходят летчики-перегонщики. Взлет! Построение в строй «клином»... Полет строем требует особых навыков. Надо соблюдать строго определенный интервал между самолетами. Особенно это важно, когда идешь в облаках. Отстанешь, потеряешь крыло лидера или впереди идущего самолета, — жди беды. Чуть высунешься, можешь воздушным винтом порубить впереди идущего

напарника (что уже было, правда, один раз, при полете над Аляской в облаках двух бомбардировщиков А-20 14 марта 1943 года).

Полет строем длился более пяти часов в неотапливаемой кабине. От дыхания летчика стекла кабины изнутри покрывались изморозью, и ее часто приходилось удалять, чтобы видеть впереди идущий самолет. За время этого полета летчик настолько промерзал в своей тесной кабине, что не мог двигать губами, чтобы произнести слово или закурить сигарету.

Из-за короткого светового дня зимой летали только днем, в ночное время транспортные самолеты доставляли перегонщиков на базу.

В начале октября 1943 года экипаж Журавлева вызвал к себе командир полка подполковник Пушинский и объявил, что бортрадиста Глазкова переводят в экипаж Бенкунского. Это известие с нашей стороны вызвало возражение, так как за год совместной работы мы крепко сдружились. Но наши доводы показались неубедительными, вопрос о переводе, по словам Пушинского, был решен в штабе дивизии.

Утром вместе с Бенкунским и Мазуруком вылетели в Москву, нам дали три дня отдыха.

Когда возвращались обратно, Мазурук информировал, что везет награды начальнику Дальстроя Никишову и главному геологу Цареградскому. В Магадане нас встречали сами виновники торжества: Никишов, его жена с дочкой приехали на встречу на разных машинах. Кто-то из присутствующих сказал, что у него каждый член семьи имеет персональную машину и своего шофера. Я принял это за шутку. А сейчас? Видно, не зря тогда говорили, что Никишов — бог Колымы...

Торжественное собрание состоялось в Доме культуры и отдыха им. Горького. И. П. Мазурук вручил Никишову и Цареградскому грамоты о присвоении им звания Героя Социалистического Труда, золотые медали «Серп и Молот» и ордена Ленина. Затем состоялся концерт, причем, на высоком профессиональном уровне, ведь участвовали в нем заключенные из числа бывших артистов.

В начале мая 1944 года Бенкунский улетел в составе экипажа П. П. Матвеева в Вашингтон для ознакомления с новым для него маршрутом. А 10 мая поступила команда готовить два самолета для полетов с вице-президентом США Генри Уоллесом. Наш экипаж возглавил командир 8-го транспортного авиаполка Петр Александрович Масляной, в его состав вошел и командир 1-й перегонной авиадивизии Мазурук.

Ждали вице-президента США в Сеймчане, куда он прибыл 15 мая 1944 года на самолете Си-54.

Утром начались сборы. В салоне нашего самолета разместились Генри Уоллес, его личная охрана, врач, советники и секретари, в пилотской кабине в качестве гостя за штурманским столиком — американский полковник, капитан самолета Си-54, человек добродушный, веселый, с юмором. Он все сокрушался, что его Си-54 не принял Магадан из-за технической непригодности аэродрома для этого типа самолета.

В Магадане высоких гостей встречали руководители Дальстроя во главе с Никишовым. Генри Уоллес посетил судоремонтные и авторемонтные мастерские, совхоз «Дукча», магазины и детский садик. По образованию он врач, в правительстве Ф. Д. Рузвельта кроме основного поста вице-президента занимал и пост министра сельского хозяйства.

На следующий день вылетели в Берелех (поселок Сусуман), где расположены золотые прииски. При подходе начальник аэропорта попросил нас сделать еще один большой круг, чтобы успеть навести порядок в своем хозяйстве. Делаем большой круг. И тут Мазурук заявляет Маслякову, что самолет будет сажать он. Масляков предупредил, что грунт на полосе неровный и попытался взять управление на себя. Мазурук своего решения не изменил и посадил самолет сам. Но как!

Ткнулся колесами в грунт, самолет подскочил, снова удар колесами о грунт — подскок, и так три-четыре раза. Американский полковник тронул меня за плечо: «Виктор!». Затем сложил руки на груди и закрыл глаза. Жестами, а где словами, объяснил, что еще одна такая посадка — и он умрет! Лицо Маслякова стало красным: «Илья Павлович! Ну я же вас предупреждал!..». Дальнейший разговор я не слышал, так как вышел из пилотской кабины, чтобы открыть дверь и поставить стремянку.

Наше показушное гостеприимство обернулось еще двумя маленькими неприятностями. Когда делали второй круг над аэродромом, видели группу людей, втыкающих в землю по краям дорожки елочки лиственницы. Оказалось, это же видели и американцы. И вот проходя по аллее, посыпанной желтым песком, один из них выдернул елочку из земли и показал своим соотечественникам, оживленно комментируя данный случай, дескать, показуха все это... Г. Уоллес спокойно прошел мимо и сделал вид, что ничего не заметил, давая этим понять о нетактичности отдельных членов его свиты...

От приглашения пройти в столовую пообедать американцы отказались. Им, похоже, хотелось побыстрее попасть на прииск. Подошли к легковым машинам и... опять конфуз. Американский пилот узнал шофера и машину, которая его вчера возила по городу. Он удивленно воскликнул и, подавая шоферу руку для приветствия, сказал: «Магадан — Иван — Берелех — Иван!». Наш Иван стал отрицать, мол, не я это. Полковник, показывая на номерной знак машины, продолжал утверждать, что он не ошибается. Так было...

В Сусумане американскую делегацию ждали. Руководящий состав был хорошо одет, в новой спецодежде рабочие. Однако жизнью поселка гости не интересовались, как, собственно, и технологическим процессом промывки песков. Все их внимание было приковано к конечному результату работы — съемке золота.

И вот снимают трафареты. Г. Уоллес неотрывно следит за процессом. Тряхнули резиновый коврик, и посыпалось тяжелой, тускловатой массой золото, при виде которого Г. Уоллес выразил восторг. Очевидно, был удивлен такой большой массой золота. Я все это тоже видел впервые в жизни. По рассказам знал, с каким трудом достается старателям каждая крупица золота, а тут хоть лопатой гребь. Может и здесь

сработало наше «русское гостеприимство»? И все же я чувствовал гордость за нашу Родину, за ее богатства, которые она хранит в своих недрах...

Делегация осталась в Сусумане обедать, а мы уехали в аэропорт готовить самолет к вылету. Вечером вместе с американцами вернулись в Сеймчан.

Согласно утвержденному плану наш экипаж доставил Г. Уоллеса сначала в Якутск, а затем через Иркутск в Улан-Удэ. Знакомство с городом наш гость начал с посещения госпиталя, где находились на излечении раненые фронтовики. А поскольку сам довольно свободно владел русским, то и беседы с фронтовиками были откровенными, содержательными и дружелюбными.

Вечером в драмтеатре состоялся концерт, Г. Уоллесу преподнесли в подарок национальный костюм, в который тут же, на сцене, и облачили.

Из Улан-Удэ вылетели в Красноярск, здесь мы с американцами распрощались.

В июле 1945 года я был с делегацией ВЦСПС во главе с В. В. Кузнецовым в Вашингтоне. И там, в советском посольстве, произошла встреча с уже бывшим вице-президентом США господином Г. Уоллесом. Меня, конечно, он не узнал. Но когда я напомнил ему о наших прошлогодних полетах, завязалась дружеская беседа. Г. Уоллес объяснил причину своего визита в посольство, показав небольшую коробочку с лекарством для А. А. Громыко, у которого от переутомления воспалились веки глаз... Сообщил также, что готовится к изданию его книга о путешествии по Советскому Союзу.

В июне 1944 года И. П. Мазурук был отозван в Москву в Управление полярной авиации. Командиром 1-й перегоночной авиадивизии ГВФ назначили полковника Л. Г. Мельникова.

За образцовое выполнение заданий правительства по перегонке боевых самолетов из США в СССР 1-я авиадивизия 3 ноября 1944 года награждена орденом Красного Знамени и стала именоваться теперь 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизией ГВФ.

Лето на Севере короткое. Весь летно-технический состав, наземные службы трассы основательно готовились к работе в осенне-зимний период.

Вскоре генерал А. Г. Мельников получил из центра задание организовать перегонку трех истребителей Р-47 «Сандарболт» (через Магадан на Хабаровск). Для его выполнения нужно было доставить генерала А. Г. Мельникова из Якутска в Уэлькаль. И как на грех «колымский аэроузел» (Сеймчан, Магадан, Зырянка) закрыл устойчивый, плотный туман. Задание срочное, терять время в ожидании погоды непозволительно. Решаем лететь до Уэлькаля без посадки. Для этого берем на борт четыре бочки бензина Б-100. Весь полет проходил ночью, заправлялись в воздухе, топливо в дополнительные фюзеляжные баки переливали сифоном. Через двенадцать часов прибыли в Уэлькаль. Истребители были уже там. По распоряжению Мельникова на борт самолета погрузили печи для подогрева двигателей, инструмент, стремянки. Из техсостава взяли одного инженера и четырех авиатехников.

Первый участок полета — Уэлькаль — Марково — прошли без замечаний. Летчики - истребители были подобраны опытные. Если мне память не изменяет, то двух из них я помню — это Сергей Славин и Александр Суворов, фамилию третьего, увы, забыл.

Заночевали в Марково. Когда ложились спать, обнаружили — один из летчиков исчез... Генерал заметно обеспокоился и дал команду одеться и обыскать все закоулки аэропорта. Ночь была ясная, светила луна. Температура воздуха минус 20—25 градусов. С бортмехаником Борисовым пошли по тропинке, протоптанной в поселок. Летчик, возможно, забрел туда. Поселок спал. Возвращаясь в аэропорт, приблизительно на полпути увидели следы, ведущие в сторону от тропинки. Там и нашли нашего летчика. Вроде живой. Бортмеханик сдернул рукавицы, ощупал пальцы — обморожения нет...

Утром наш летчик выглядел вроде бы бодрым и готовым к работе, но генерал вылет отменил. Один день потерян. В дальнейшем генерал весь путь до Хабаровска не спускал глаз со своих подопечных, вместе с ними ел и спал. Сто граммов водки, что выдавались после полета, отменил...

Весна 1945 года! Наши войска успешно громят фашистов на территории Польши, Чехословакии, Венгрии, Румынии, Болгарии и самой Германии. Ждем окончания войны. Восхищаемся боевыми действиями любимого народом маршала К. К. Рокоссовского...

В конце февраля 1945 года Бенкунского перевели в Москву. Наш дружный, сплоченный экипаж распался. Я перешел в экипаж командира корабля Владимира Львовича Браташа.

По прибытии на базу в Якутск узнали, что перегон самолетов на Красноярск и далее на фронт практически прекратился, Страна готовилась к вступлению в войну с Японией. Боевые самолеты, в основном, истребители Р-63 «Кингкобра», от Якутска пошли па юг через Алдан, Тахтамыгду на аэродромы ВВС Дальневосточного и Забайкальского фронтов.

Личное руководство перегонном осуществлял командир авиадивизии генерал-майор А. Г. Мельников. Обслуживали перегонщиков семь экипажей Си-47 и 8-го транспортного авиаполка, командиры кораблей — Б. Д. Кирсанов, В. Л. Браташ, Ф. М. Козин. П. И. Соловьев, А. И. Романов, С Т. Величаев, Д. Непомнящий.

В середине июля 1945 года экипаж В. Л. Браташа снова вызывают в Москву, на этот раз получено задание доставить в Канаду и США делегацию ВЦСПС во главе с В. В. Кузнецовым.

В Канаде первая посадка в Эдмонтоне. Затем остановки в Капускайсинге, Виннипеге, Монреале.

...6 августа 1945 года американцы сбросили атомную бомбу на Хиросиму, а 9 августа — на Нагасаки. Вначале в газетах появились восторженные отзывы о боевой мощи новейшего оружия. Сообщалось, что в районе падения атомной бомбы в течение 73 лет не сможет существовать ничто живое. Американская общественность



отреагировала на это сообщение весьма негативно. Тогда появилась пространная статья за подписью ученых, где они, обвиняя корреспондентов в искажении фактов, утверждали, что на месте падения бомбы в течение только трех лет не смогут существовать флора и фауна.

Газеты и радио сообщили о победе над Японией. На улицах Вашингтона творилось что-то невообразимое. Все, кто в это время сидел за рулем автомобиля, с большим усердием давили на кнопку сигнала. К машинам привязывали какие-то банки, кастрюли — все, что могло греметь. В воздухе сплошной рев. Жильцы из окон домов выбрасывали туалетную бумагу, которая, разворачиваясь в воздухе, опоясывала гирляндами деревья.

На следующий день газеты сообщили о победе над Японией опровергли. И было передано другое — о том, что русские в одностороннем порядке расторгли договор с Японией о нейтралитете и объявили войну Японии. Эту информацию представители американской общественности восприняли по-разному. Одни приветствовали вступление СССР в войну с Японией, видя в этом скорый конец второй мировой войны. Другие, а таких оказалось большинство, не хотели делить победу над Японией с русскими, считая наши действия - самоуправством.

Вечером по радио выступил президент США Гарри Трумэн и объяснил, что со стороны русских никакого самоуправства не было. Вопрос о вступлении СССР в войну с Японией был решен на Потсдамской конференции.

Где-то 17—18 августа мы доставили делегацию ВЦСПС в Москву и вернулись домой в Якутск. После двухдневного отдыха экипаж получил задание забросить в Харбин группу наших связистов и наземных техников.

В начале войны с Японией, из состава 8-го транспортного авиаполка была выделена группа самолетов Си-47 в количестве 7—9 единиц под командованием капитана Мясникова. В войне с Японией она оперативно подчинялась 21-й Порт-Артурской авиатранспортной дивизии, входившей в состав 9-й воздушной армии Дальневосточного фронта. Мы, присоединившись к своей группе, выполнили несколько полетов с десантниками в Чаньчунь, Мукден, Инчензу. Сбрасывали горючее нашим танкам, застрявшим в районе Малого Хингана. Вывозили документы штаба Квантунской армии в Хабаровск. 2 сентября 1945 года боевые действия закончились: Япония подписала акт о безоговорочной капитуляции. 3 сентября было объявлено Днем победы над империалистической Японией. Это означало окончание второй мировой войны, из которой антигитлеровская коалиция вышла победительницей.

Последний мой полет в Фербенкс был выполнен в составе экипажа командира Александра Васильева, второй пилот Юрий Яковлев, бортмеханик Алексей Сорокин. Граница с США была уже закрыта. В Фербенкс прибыли 8 октября. Аэродром показался нам каким-то притихшим и пустынным. Летный состав 1-го ПАП и члены приемной комиссии полковника Мачина вернулись в Советский Союз. В Фербенкс мы доставили сотрудников нашей закупочной комиссии, дислоцировавшейся в Вашингтоне.

Теперь за техническое обслуживание нашего самолета и его заправку нужно было расплачиваться с американцами валютой, так как сроки действия ленд-лиза закончились. Все расходы взял на себя Еремин, заместитель председателя закупочной комиссии генерал-полковника Руденко. Но тут случилось непредвиденное: американец, проезжавший на автопогрузчике мимо нашего самолета, стойкой зацепил его и смял консоль правого крыла. За свой промах американцы извинились, устранили за свой счет неисправность и заправили самолет. Через два дня, пожелав друг другу крепкого здоровья и дав слово сохранить верность нашей дружбе, а возможно, и встретиться на земле Аляски или России, мы распрощались и вернулись в Советский Союз...

В мае-июне 1990 года такая встреча состоялась на Аляске, участия в ней я, к сожалению, не принял, хотя очень настаивал на этом. Руководители секции Аляска-Сибирь Е. Г. Радоминов, Е. А. Макарова, В. М. Перов причину отказа объяснили отсутствием мест в самолете. А ведь в группе из 47 человек было только 15 ветеранов перегонки, остальные не имели к ней никакого отношения...

В 1992 году исполнилось 50 лет со дня начала работы нашей авиатрассы. Для истории — срок небольшой, а для человека — это целая жизнь. Ветераны за это время состарились. Многие ушли из жизни. Но дружба и сотрудничество советских и американских граждан, воинов в период второй мировой войны долго будут служить великим примером для наших потомков.

### **3. У истоков ООН.**

Важную роль в создании ООН сыграла конференция трех великих держав — СССР, США, Великобритании, проходившая в Думбартон-Оксе, пригороде Вашингтона, с 21 августа по 28 сентября 1944 года. На конференции был выработан Устав будущей международной организации государств в целях поддержания и укрепления мира, безопасности и развития сотрудничества между государствами.

Советскую делегацию во главе с Андреем Андреевичем Громыко в Вашингтон доставил экипаж 8-го ТАП Первой Краснознаменной перегонной авиадивизии в составе экипажа командира корабля Г. С. Бенкунского, второй пилот Н. Максименко, бортмеханик П. Н. Борисов и бортрадист В. Д. Глазков.

Вспоминается 30 июля 1944 года. Наш экипаж получил новый самолет американского производства Си-47 в г. Фэрбенкс. По прибытии в Якутск нас вызвал к себе командир 8-го авиаполка В. А. Пущинский и сказал, что пришло указание от начальника ГУ ГВФ маршала авиации Ф. А. Астахова выделить опытный экипаж, получить новый самолет и срочно прибыть в Москву. Самолет будет переоборудован под пассажирский для доставки делегации в Вашингтон.

Рано утром мы вылетели из Якутска, а днем, 4 августа, были уже в Москве. Самолет сразу же сдали на авиаремонтную базу Внуково. Через неделю он стал неузнаваем. Мы бывшие фронтовики и перегонщики американских самолетов, отвыкли от пассажирских удобств и потому были приятно удивлены комфортабельной отделке внутри: салон обшит голубым бархатом, от фюзеляжа до пола декорирован светло-коричневым дерматином, на полу ковровая дорожка. За пилотской кабиной ус-

тановили два дополнительных бензобака, что позволило увеличить дальность полета самолета в полтора раза.

10 августа экипаж принял самолет без единого замечания, поздно вечером его перегнали на центральный аэродром и приступили к детальной подготовке к предстоящему полету.

12 августа наш самолет, готовый к выполнению ответственного рейса, стоял у главного входа аэровокзала. Первым прибыл маршал авиации Астахов со своей свитой. Сначала осмотрел салон, проверил прочность крепления кресел, столика, спальных мест, в пилотской кабине велел показать коллектор и щетки умформера. Я быстро сиял умформер СПУ, отвернул колпачки и подал маршалу. Он белоснежным носовым платком провел по коллектору и щеткам умформера. Не обнаружив на платке следов пыли и масла, остался доволен.

К 10 часам приехал А. А. Громыко с членами делегации. Маршал Астахов представил ему командира корабля Г. Бенкунского. Последние рукопожатия, пассажиры занимают места в салоне...

После взлета легли курсом на восток. Экипаж четко представлял себе всю сложность выполнения трансконтинентального рейса, маршрут полета проходил над Уралом, Сибирью, Якутией, Чукоткой, Аляской, Канадой и США.

Первая остановка в Красноярске и далее по новой воздушной трассе пошли на Якутск. Под нами сплошная тайга, на всем протяжении полета от Красноярска до Якутска, а это 2300 километров, имеется только три запасных аэродрома. Наземное радионавигационное и связное оборудование маломощное. Здесь уже надежная связь самолета с землей зависит от опыта бортрадиста. После десятичасового полета произвели посадку в Якутске.

14 августа вылет задержался из-за непредвиденных обстоятельств. Для охраны самолета, помимо часового, в ночное время привязывали собаку к ручке входной двери. За ночь собака цепью замотала диполи (антенны) радиовысотомера, установленные над фюзеляжем самолета, и сломала их. Для замены поврежденного узла потребовалось около четырех часов...

Продолжаем полет. Идем с набором высоты 12000 футов, так как впереди предстоит пересечение Верхоянского и Черского хребтов. Погода солнечная. Горы открыты. Отдельные верхушки скал покрыты снегом — верный признак приближающейся осени.

До Марково решили следовать без посадки. Данные полета передаю в Якутск и Москву, на связь с которой выхожу через каждые полчаса.

А. А. Громыко попросил, по возможности, принять сообщение о высадке союзников на юге Франции. В свободное от основной работы время я постоянно прослушивал эфир. Минут за 40 до прибытия в Марково поймал Москву. Ю. Левитан передавал сообщение о высадке десанта союзников на юге Франции, запись которого я потом вручил Громыко.

Вот как вспоминает об этом эпизоде в своей книге член этой делегации В. М. Бережков: «...Сразу со всех слетела дремота. А сидевший рядом со мной С. Б. Крылов, расплывшись в улыбке, принялся выкрикивать: «Ура, союзники! Молодцы! Бейте гитлеровцев!».

Когда все немного успокоились, оба профессора — Крылов и Голунский — принялись рассуждать о том, была ли операция на юге Франции запланирована заранее или же это всего-навсего импровизация англичан и американцев, предпринятая для поддержки наступления, развернувшегося в Нормандии.

Решение о высадке на юге Франции, — вмешался в разговор Андрей Андреевич Громыко, — было принято в конце прошлого года на Тегеранской конференции, когда обсуждался вопрос об операции «Оверлорд». Ставилась задача лишить немцев возможности подбрасывать подкрепления в Нормандию, где 2 июля союзники открыли второй фронт. Мы тогда, в свою очередь, обязались предпринять летом, вслед за форсированием англичанами и американцами Ла-Манша, наступление на южном фронте, что и было сделано. Союзники, как видите, тоже выполнили свое обязательство. Нам остается их поздравить...».

...По плану из Марково мы рассчитывали идти на Фэрбенкс, но из-за плохой погоды на Аляске сели к Уэлькале. Наутро Аляска открылась, но Уэлькаль затянуло плотным туманом. Два дня ждали улучшения погоды. А. А. Громыко начал беспокоиться, что делегация может опоздать на конференцию.

Все это время самолет и экипаж были в полной готовности. Из Уэлькаля вылетели только 18 августа.

Пересекаем 180-й меридиан. Переходим из восточного полушария Земли в западное, но смена суток здесь происходит не строго по меридиану, а по государственной границе, на середине Берингова пролива. В итоге мы выигрываем сутки.

...Набрали эшелон 8000 футов. Под нами до самого горизонта чистое море. С запада нас догоняют последние лучи уходящего солнца, надвигаются сумерки. В пассажирском салоне члены делегации спят, и только А. А. Громыко, согнувшись над тетрадью, что-то пишет (очевидно, готовил доклад для выступления на конференции).

В Фэрбенксе делегацию встречало руководство американской авиабазы и нашего авиаполка. Здесь оставили второго пилота Н. Максименко, вместо него взяли американского лидирующего пилота и переводчика.

Давид Чавчавадзе, переводчик, одновременно был и офицером связи. Он выдавал себя за правнука грузинского поэта князя И. Чавчавадзе. По возрасту мы с Давидом были ровесники: обоим по 20 лет, самые молодые в экипаже. Имели также равные воинские звания. В отличие от меня Давид хорошо знал историю Российского государства, беседовать с ним было интересно. Он обучал меня английскому разговорному языку. ...Словом, мы подружились.

Из «Литературной газеты» за май 1990 года узнал я, что Д. Чавчавадзе с женой Еленой и сыном Павлом посетил Советский Союз. Ныне он — отставной полковник

ЦРУ; благодаря многолетним исследованиям своей родословной сделал вывод, что является праправнуком Российского императора Николая I.

...После суточной остановки в Фэрбенксе мы, уже как международный экипаж, повели самолет дальше над территорией Канады. Пробыв в воздухе более девяти часов, поздно ночью приземлились в Эдмонтоне, крупной американской базе, расположенной в Канаде.

Рано утром снова в полет. На половине пути от Эдмонта до Миннеаполиса должны пересечь государственную границу США. Полет проходил в кучевых облаках на эшелоне 6000 футов. Появилась болтанка, сначала средняя, затем переходящая в сильную.

Бенкунский решил изменить высоту полета и, выключив автопилот, взял штурвал на себя. Американский пилот-лидер вмешался в действия Бенкунского и снова включил автопилот, чтобы следовать на прежнем эшелоне, выданном службой УНД. Экипажу было непонятно, почему мы не можем изменить эшелон, чтобы избежать болтанки.

Связь с диспетчерской службой движения (УВД) держал лидирующий пилот, и он наверняка знал, что идет встречный самолет и нам разрешат изменить эшелон только после расхождения бортов. Но об этом он нас не информировал.

Бенкунский, не зная, естественно, воздушной обстановки, волевым решением, как командир корабля, выключает автопилот и начинает набор высоты. В это время лидирующий пилот что-то энергично докладывал на землю диспетчеру, очевидно, о неправомерных действиях русского летчика, грозивших столкновением самолетов.

Через минуты-полторы вышли поверх облаков. Никаких грозовых очагов там не увидели, но на этой же высоте, то есть на встречном нам эшелоне, который заняли в нарушение правил УВД, шел самолет Си-47... Разошлись с ним на расстоянии всего 300—500 метров... Опасное сближение произошло по вине советского летчика и американского лидирующего, который не информировал Бенкунского как командира корабля о воздушной обстановке. Намеренно или нет он это сделал, утверждать не могу, но последствия могли быть трагическими. Наш экипаж, не зная правил полета в воздушном пространстве Канады и США (потому и был посажен к нам лидирующий), действовал по правилам полета, установленным на территории СССР. Служба УВД в Советском Союзе начала внедряться только после войны.

Такая же размолвка у Бенкунского с лидирующим произошла и накануне, при заходе на посадку в Эдмонтоне. Прилетели мы уже ночью. Видимость на полосе плохая. Маневр захода на посадку и саму посадку нужно было производить по системе «Радуга». Когда американский лидирующий спросил, знает ли о ней Бенкунский, тот ответил «нет», попросив, в свою очередь, с нею познакомить. Сошлись на то, что для этого нет времени, американец потребовал ему дать возможность посадить самолет, в противном случае он за его безопасность не отвечает.



Такое заявление задело самолюбие Бенкунского, заботящегося о престиже советского летчика, и он ответил категорическим отказом. Нашим, дедовским способом Бенкунский зашел на посадку по дальнему приводу, на который я настроил радиоконпас, и нормально приземлился. Опыта ему не занимать, пилот экстр-класса.

Безусловно, в том, что наш командир не знал правил производства полетов и не умел пользоваться техническими средствами зарубежных аэропортов, не его вина. Наш строй, наша изоляция от мирового сообщества стимулировала это отставание. И американского пилота, командира воздушного корабля, я тоже по-человечески понимаю. Ведь он попал во власть человека, который оказался попросту не подготовленным к той системе работы, которую он хорошо знал сам. Так что «престиж советского летчика» тут был явно не к месту. Чтобы быть на высоте нужно всегда и всему учиться.

...К вечеру произвели посадку в аэропорту Миннеаполис. Когда ехали в город, Д. Чавчавадзе, с ним сидели рядом, обратил мое внимание на флажок со звездой, выставленный в окно одного из коттеджей; пояснил, что в этом доме кто-то из членов семьи погиб на фронте. То была, пожалуй, одна из немногих внешних примет участия США в войне. В остальном же ничто не напоминало о военном времени. Затемнений в ночное время тут, как и во всех городах Америки, не было и в помине. Улицы ярко освещались, разноцветно сверкала и мигала реклама, витрины магазинов были заполнены всевозможными товарами и продуктами.

...20 августа оставалось преодолеть последний отрезок пути. Погода стояла отличная, в голубом небе ни облачка. Внизу раскинулась американская земля с полноводными реками и озерами, зелеными лесами, золотистыми пшеничными полями.

Подходим к Вашингтону. С воздуха хорошо просматривается зеленый, красивый город с прямоугольными кварталами. Особо бросается в глаза купол Капитолия и памятник-карандаш первому президенту США Джорджу Вашингтону.

Аэровокзал украшали американские, советские и английские флаги, оркестр играл бравурный марш. На площади застыл почетный караул, а дальше, на поле, рядами стояли разнотипные американские самолеты авиакомпании США.

Нашу делегацию встречали заместитель государственного секретаря США Эдвард Стеттиниус, постоянный заместитель министра иностранных дел Великобритании, глава британской делегации на предстоящих переговорах Александр Кадоган, члены английской делегации, представители госдепартамента и сотрудники советского посольства со своими семьями. После взаимных приветствий Громыко и Стеттиниус обошли строй почетного караула. Раздались звуки государственного гимна СССР, затем гимна США. Оркестр снова заиграл марш, и перед нами бодро продефилировал почетный караул. Впереди шли три знаменосца — они несли государственные флаги Соединенных Штатов, Советского Союза и Великобритании. Эта торжественная церемония как бы символизировала решимость народов антигитлеровской коалиции совместно одержать победу в войне и общими усилиями обеспечить мир.

По окончании торжества наша делегация на больших черных лимузинах в сопровождении эскорта полицейских-мотоциклистов, под вой сирены направилась в город.

Нас шофер посольства отвез в отель «Рузвельт», самый фешенебельный в то время. За девять суток полета мы, естественно, подустали и первые двое суток отсыпались.

Пока в Думбартон-Оксе работала конференция, мы от Громыко получили задание выполнить рейс Вашингтон — Фэрбенкс — Монреаль — Нью-Йорк — Вашингтон. Цель полета — доставка советской торговой делегации в Монреаль и дипкурьера в Нью-Йорк.

В этом рейсе за полтора часа до прибытия в Эдмонтон у нас отказал правый двигатель. Самолет практически шел без загрузки и хорошо сохранял свои летные качества, правда, скорость была снижена до 15—20 миль. Решение Бенкунского — садиться на вынужденную на первом запасном аэродроме. Американский пилот-лидеровщик, как и бортмеханик Борисов, настаивали на продолжении полета до Эдмонта, что согласно летной эксплуатации данного типа самолета допускалось. Посадка на запасном аэродроме, а затем вызов представителя моторостроительной фирмы «Пратт Уитни» для выяснения причины аварии, доставка нового двигателя и его установка заняли бы много времени, и задание Громыко мы бы не выполнили.

Полет до Эдмонта прошел нормально. Самолет сразу закатили в ангар. Пока ждали представителя фирмы «Пратт Уитни», наш бортмеханик снял капот и обнаружил дефект: разрушение шпилек восьмого цилиндра. Прибывший представитель с таким заключением не согласился, ибо их фирма гарантировала наработку 350 часов. Даже усомнился в знаниях и опыте работы нашего бортмеханика. Но после детального осмотра двигателя понял, что бортмеханик прав, извинился перед ним, сказав, что он — хороший инженер...

Полет от Фэрбенкса до Монреаля проходил через всю Канаду. Мы видели все богатство ее ландшафта. Куда ни глянешь, всюду обработанные, ухоженные поля, среди них островками выделяются многочисленные формы.

В Монреаль, крупнейший город страны, прибыли на второй день. Остановились в отеле «Виндзор». Монреаль расположен на реке Святого Лаврентия в конечной части водной системы Великих Северо-Американских озер. Среди достопримечательностей осмотрели площадь Искусств, церковь Нотр-Дам неоготического стиля, национальный парк, памятники, два университета (в одном преподавание ведется на французском языке, в другом — на английском). Посетили кинотеатр, магазины, изобилующие товарами.

На обратном пути в Вашингтон наш маршрут проходил через Нью-Йорк, куда должны были доставить дипкурьера. В порту нас встречали работники нашего генерального консульства Олег и Игорь, фамилии не помню, так как в обращении друг друга называли только по имени.

После небольших таможенных формальностей на консульской машине выехали в город, где в отеле «Нью-Йорк» нам был заказан номер. В памяти остались незабываемые впечатления от быстрой езды по шумным, ярко освещенным улицам города-гиганта с пересекающимися на разных уровнях автомагистралями.

На следующий день утром отправились знакомиться с городом. Сначала посетили центр города Манхэттен с его знаменитым Бродвеем, Уоллстрит, съездили на знаменитый нью-йоркский пляж на берегу Атлантического океана с его белым чистым леском, бассейнами, вышками для прыжков в воду. В таверне отведали блюда, изготовленные из даров моря.

Во второй половине дня решили побывать в самом высоком в то время здании — в 102 этажа, высотой 449 метров — «Эмпайр стейтс билдинг». В вестибюле из 24 лифтов выбрали самый высотный, который без остановки доставил нас на 86-й этаж, где располагался ресторан.

Через открытые стеклянные двери ресторана нас заметил дирижер, как выяснилось потом, одессит, и вместе со своим оркестром стал исполнять в то время популярную русскую песню «Полюшко-поле». Посетители ресторана, с улыбками на лицах, принялись подпевать оркестру. Затем, как по команде, раздвинули столы и нас поставили в центр зала. Каждый предлагал свои услуги расплатиться за наш заказ. Мы поблагодарили всех присутствующих за радужное к себе отношение и чтобы никого не обидеть, заказ оплатили сами.

Вечером Олег и Игорь пригласили нас в ночной клуб «Доголонд харзшу» («Бриллиантовая подкова»). В зале на просторной сцене, где шли разнообразные представления, поэт декламировал свои стихи, экспромтом сочиненные для посетителей. Увидев советских офицеров, тут же стал читать стихи, сочиненные им в честь героев-летчиков, доблестных защитников Сталинграда. Зал взорвался бурной овацией... В знак особой симпатии к советским летчикам нам подарили авторучки «Паркер». Подобное сердечное отношение к себе мы испытывали и во время других встреч с простыми американцами.

Запомнился и третий день нашего пребывания в Нью-Йорке. Пригласил нас к себе генеральный консул СССР в Нью-Йорке Василий Иванович Ломакин. Его, естественно, интересовали последние события, происходящие в нашей стране. Беседа длилась около часа в непринужденной обстановке. Когда стали прощаться, вошел Олег и доложил, что прибыл Керенский и просит его принять. По выражению лица генконсула мы поняли, что эти встречи ему не приносят удовольствия, и он, похоже, решил отказать. Но меня заинтересовала фамилия Керенский, и я обратился с вопросом: «Это какой Керенский, премьер временного правительства России?». Генконсул подтвердил: «Да, тот самый».

Нам, советским гражданам, со школьной скамьи вдалбливали в головы, что Керенский — враг Октябрьской революции, враг Ленина. И, тем не менее, желание увидеть живого Керенского (я почему-то был уверен, что он давно умер) преодолело чувство враждебного отношения к нему. Попросил Ломакина дать нам возможность встретиться с бывшим премьером России.

И вот входит в кабинет сухощавый, благообразный, ухоженный старик, довольно еще подвижный, несмотря на возраст. Быстрым взглядом окинул кабинет, сделал шаг в сторону генконсула и, слегка поклонившись, произнес: «Здравствуйте, господин генеральный консул». Ломакин кивнул головой, продолжая сидеть в кресле. Затем Керенский повернулся в нашу сторону: «Здравствуйте, господа русские офицеры!». Я хотел встать перед старым человеком, но кто-то из моих товарищей одернул меня за китель.

Консул поправил Керенского: «Не русские офицеры, а советские». — «Я вижу, господин генеральный консул, на плечах русских офицеров российский погон!» — и поклонился в пояс...

Затем А. Ф. Керенский сообщил, что он зафрахтовал два парохода для доставки в Россию медикаментов, продовольствия и одежды для русских детей-сирот. Ломакин поблагодарил. На том и расстались.

В этот же день съездили на остров, где установлена статуя Свободы, подарок французского правительства Соединенным Штатам. Изготовлена она из лучших сортов листовой меди Урала на заводах Нижнего Тагила. На остров добирались катером, кроме членов нашего экипажа с нами были работники консульства, жена Ломакина, с которой вышло недоразумение. О ее поездке на остров мы ничего не знали. А ей, вероятно, очень хотелось пообщаться со своими земляками. Бенкунский же и Борисов приняли ее за белоэмигрантку, и беседа не состоялась. Жена, естественно, рассказала мужу о нашей неучтивости. Генконсул выразил по этому поводу сожаление, и нам пришлось оправдываться за свою сверхбдительность...

По мере продвижения катера Нью-Йорк отодвигался от нас все дальше и дальше. Миновали остров Элис, где находилась федеральная тюрьма и где неделями держали эмигрантов, прежде чем они получали разрешение поселиться в Соединенных Штатах. Причаливаем к острову. Он хорошо ухожен: зеленые газоны с подстриженной травой, цветы, чистые дорожки, скамейки. Статуя начинается с массивного гранитного постамента. От основания и почти до самого верха работает лифт, дальше к короне ведет винтовая металлическая лестница. Оттуда открывается величественная панорама города небоскребов. Чтобы не допустить вхождения немецких подводных лодок в залив, над ним барражирует дирижабль.

Вечером отправились на 5-е авеню в огромный комплекс небоскребов Рокфеллер-сентер.

В мюзик-холле «Радиосити» вечер начинался с концертной программы, предшествующей демонстрации кинофильма. Оркестр исполнил славянские танцы Дворжака и несколько произведений Мендельсона. Затем скрипач, блестяще справился с труднейшими пассажами Паганини. И вот на сцену вышли девушки в сетчатых трико. Знаменитые «рокетс» четкими движениями вскидывали в такт ноги и руки. «Рокетс» — особая нью-йоркская достопримечательность, и для каждого приезжего посещение мюзик-холла «Радиосити» так же обязательно, как подъем на вершину 102-этажного «Эмпайр стейтс билдинг». После выступления «рокетс» начался фильм.

Зрительный зал «Радиосити» построен в виде раковины, для лучшей акустики. Побывали мы также в театре на льду, в то время единственном в мире.

Возвратившись из Нью-Йорка в Вашингтон, мы стремились разумно использовать свое свободное время. Большую помощь в организации экскурсий по Америке оказывал нам А. А. Громыко. По его же рекомендации с членами делегации посетили штат Вирджиния, одна из достопримечательностей которого — сталактитовые пещеры Лурей. Здесь же в живописной местности на берегу полноводной реки Потомак находится старинное имение Маунт-Вернон, принадлежащее первому президенту Соединенных Штатов Джорджу Вашингтону. Двухэтажный белый дом с крышей, увенчанный башенкой, стоит на высоком холме у реки.

Усадьба превращена в музей. Здесь всегда много посетителей. Обстановка дома сохранена, все как и при жизни Д. Вашингтона. ...Спустились к гроту, где он похоронен. Рядом со склепом укреплен щит с текстом прощального послания, где Д. Вашингтон выступал за равноправное сотрудничество между государствами, резко осуждал политику господства одних стран над другими, рекомендовал «гармоничные», свободные от предрассудков отношения со всеми нациями». Читая это послание, хотелось верить, что после жесточайшей мировой войны Соединенные Штаты пойдут по пути, завещанному великим президентом.

Совершили мы экскурсию и в национальную художественную галерею, где хранятся произведения великих мастеров XIII—XIX веков. Нас удивило то, что здесь было более 20 картин из коллекции ленинградского Эрмитажа, приобретенные Меллоном в начале 30-х годов, — всемирно известные полотна Рафаэля, Тициана, Ван Дейка, Рембрандта. Никак не могли взять в толк, как эти картины Эрмитажа, ставшие достоянием народа, были проданы американцам. И только в середине 80-х годов из печати я узнал о том, что распродажа картин была осуществлена при непосредственном участии А. И. Микояна.

Конечно, одного дня для ознакомления с музеем оказалось мало, а большим временем мы не располагали. С группой работников посольства посетили Капитолий, где работает конгресс США. И все.

29 сентября в американской прессе было опубликовано совместное заявление, текст которого гласил: «Состоявшиеся в Вашингтоне переговоры между делегациями Советского Союза, Соединенных Штатов и Соединенного Королевства по вопросу Международной Организации Безопасности закончились. Переговоры были полезны и привели в большей степени к соглашению о рекомендациях по вопросу общего плана организации и, в частности, в отношении механизма, необходимого для поддержания мира и безопасности. Три делегации направляют доклады своим соответствующим правительствам, которые рассмотрят эти доклады и, в надлежащее время, выступят с одновременными заявлениями по данному вопросу».

Вылет нашей делегации из Вашингтона был назначен на 10 часов 30 сентября. Вашингтон прощался с нами дружелюбно, выдав солнечную, теплую погоду. Проводы были более скромными, чем встреча. Возможно, потому, что глава

советской делегации оставался в Вашингтоне, продолжая исполнять обязанности посла. По прибытии А. А. Громько в аэропорт Г. Бенкунский доложил ему о готовности экипажа и самолета к выполнению полета. Здесь же в аэровокзале находились Э. Стеттиниус и А. Кадоган. Прощаясь, мы уносили с собой незабываемые воспоминания о теплом, сердечном отношении американского народа к нам, советским летчикам, как представителям великого советского народа.

#### **4. Запасные пилоты в Великой Отечественной войне.**

Из воспоминаний командира корабля А. Лебедева: «Мы уже разгрузились, когда я увидел идущий на посадку самолет. Садился летчик как-то неуверенно. Так обычно сажает машину неопытный, неуверенный в своих действиях пилот. Самолет стукнулся колесами, подскочил, потерял скорость и плюхнулся на землю. На пробежке его развернуло. Мы побежали к машине. Вскочили в салон и в пилотской кабине увидели Гришу Тарана в бессознательном состоянии. Бортмеханик Кутилин рассказывал, что экипаж еще за Ладогой подвергся нападению двух «юнкерсов»... Тяжело ранило второго пилота Илью Дудника, затем командира экипажа... бортмеханик увидел искаженное болью лицо Тарана, который получил еще одно ранение... Уже подлетали к аэродрому, когда Таран потерял сознание. Бортмеханик посадил самолет».

Первое воздушное крещение я получил в конце 1931 года. Однажды, идя из школы, увидел, как садился самолет. Посадка была вынужденная из-за отказа двигателя. Много позже узнал, что самолет (с надписью на борту «Червона Украина») был конструкции К. А. Калинина К-4. Экипаж состоял из трех человек, пилота М. А. Снегирева, штурмана И. Т. Спирина, бортмеханика С. В. Кеглевича. Пока меняли двигатель, летчики жили в доме моего отца. Все свободное время я проводил с ними, узнавая много интересного об авиации. После смены двигателя, летчики втайне от матери, которая страшно боялась самолетов, взяли меня на облет. С этого момента вся моя жизнь была связана с авиацией.

До войны сделал несколько десятков моделей самолетов, описания которых находил в газетах и журналах. Записался в кружок планеристов, сделал несколько взлетов.

С первых дней войны начал обивать пороги нашего военкомата, просил, чтобы меня направили в училище летчиков-истребителей. Но военком каждый раз отказывал, ссылаясь на мой возраст. Как-то узнал, что в аэропорту набирают на курсы радистов с последующим переучиванием на воздушных стрелков-радистов. Всю ночь простоял у служебного здания, чтобы первым записаться. Наша группа состояла из шести человек: Виктора Глазкова, Евгения Кулеева, Юрия Полухина, Михаила Трубочкина, Льва Бадина и Николая Курбатова. И если первые четверо после окончания учебы ушли на фронт, как истинные патриоты своей Родины, то Бадин и Курбатов оказались патриотами только на словах. Искали любой повод, чтобы избежать фронта. И это им удалось.

Через два месяца, закончив теоретическую подготовку, я был направлен в радиобюро на стажировку. К концу года уехал в Новосибирск, где сначала прошел

курс обучения в учебно-тренировочном отряде на самолеты СБ (ПС-40) и Ил-4, затем ускоренное обучение в Летном центре на самолете Ли-2 (ПС-84). Занимались ежедневно по 12 часов.

В один из погожих ясных дней, в перерыве между занятиями, увидел летящий самолет Ли-2 на высоте 5—10 метров. Перед нашим зданием он сделал «горку» и ушел «боевым разворотом». Кто-то из слушателей-фронтовиков сказал, что прилетел Гриша Таран. Так я впервые услышал эту звучную фамилию. Тогда еще не знал, что боевой командир сыграет большую роль в моей фронтовой жизни, что в составе его экипажа начну выполнять полеты в блокадный Ленинград и Сталинград, на подступах к которому уже сосредоточились фашистские орды.

А пока... Я побежал на аэродром, чтобы посмотреть на знаменитого летчика-фронтовика. Вижу, как из самолета неторопливым шагом выходит человек среднего роста, плотного телосложения. В петлицах по два «кубаря» — значит лейтенант, на груди орден Красного Знамени. И вот этот человек подзывает меня к себе. Он первым со мной поздоровался, подал руку. Спросил, кто я, откуда, что здесь делаю. А потом обычным, некомандирским голосом, как будто мы с ним знакомы всю жизнь, сказал: «А ну, боец, поможешь мне отнести вещи домой?». Я с готовностью согласился. По дороге он больше интересовался моей биографией, жизнью в Восточной Сибири, откуда я родом.

В доме Григорий Алексеевич сказал, что сейчас жена приготовит кое-что, и мы пообедаем. Но от обеда я отказался, мотивируя тем, что опаздываю на занятия, хотя кушать очень хотелось. Стыдно было садиться за стол в чужом доме.

Во второй половине апреля закончилась теоретическая часть учебы. Началась практика — полеты в дневных и ночных условиях. На старте нас стали дополнительно подкармливать. Выдавали половинку серой булки, слегка смазанной сливочным маслом, сверху — несколько красных икринок. За пять суток я налетал 72 часа.

К Первомайским праздникам учеба закончилась. Началось распределение специалистов по подразделениям. Я прошусь только на фронт, в АДД (авиация дальнего действия). В Москву добирались, кто как мог. Со своим сокурсником Вернером Куяновым решили ждать попутный самолет. Установили на аэродроме почередное дежурство. И вот однажды ночью прилетел Таран.

Когда летели в Москву, Таран позвал меня в пилотскую кабину, снова расспросил об учебе. Я показал аттестат, по всем предметам у меня были только «пятерки». Похвалив меня, спросил: «Куда теперь курс держишь?». Так как мне теперь хотелось быть рядом с ним, я не задумываясь ответил, что желаю служить в его авиаэскадрильи.

Шли визуально на 900 м. Облачность 6—7 баллов. Верхняя видимость 10 км. Помолчали. Затем Таран глянул на меня, улыбнулся, взяв у второго пилота полетную карту, сказал: «Покажи, где мы сейчас находимся». По этому маршруту я сделал один учебный полет, тогда ориентировку вел от случая к случаю, больше занимался радиосвязью. Тем не менее сориентировался быстро: посмотрел на указатель скорости — 220 км/час., на часы — в полете 55 минут. В уме подсчитал, на сколько километров



отошли от Новосибирска и тут увидел впереди, справа по курсу, озеро Убинское. Показал на карте, где находимся. Пилоты одобрительно переглянулись, а у меня на лбу пот выступил от напряжения.

Первая посадка в Омске, затем в Свердловске в аэропорту Уктус. В Казань пришли вечером, Москва ночью не принимала. Таран спросил меня и Вернера, где будем ночевать. Пожали плечами. «А продовольственный аттестат у вас есть?». Ответили, что нет. «Так вы что — целый день голодные?». Врем, что в буфете в Свердловске покушали. Таран забрал нас с собой в АДП, и экипаж получил шесть талонов на ужин, который состоял из овсяной каши, куска конины, чая и 200 граммов хлеба. Спали на соломе в сарае, расположенном рядом с аэродромом. Утром вылетели в Москву, в 10 часов утра были во Внуково.

Встретил нас начальник штаба капитан Волков, стройный, подтянутый офицер со шпалой в петлицах. Таран доложил, что привез повое пополнение, хлопцы просятся в нашу авиаэскадрилью. Капитан выписал направление в кадры ГУ ГВФ 2-й авиаэскадрильи Московской авиагруппы особого назначения.

Утром получили обмундирование, облачился в военную форму и внешне стал выглядеть, как и все летчики. Затем в штабе заполнил анкету, и началась проверка моих теоретических знаний по специальности, полученных в Летном центре. В свободную минуту бегал на летное поле, в штаб, чтобы встретиться с Тараном.

Я относился к нему не только как к старшему другу, но и как к отцу. С ним чувствовал себя уверенно и спокойно.

На вторую или третью ночь проснулись по тревоге: фашисты бомбили аэродром Внуково. Сбросили кассеты с минами. Ночное небо режут лучи прожекторов. Слышен гул моторов самолетов. Бьют зенитки. Вот два прожектора схватили фашиста в перекрестие, он стал метаться, но уже уйти не смог. К двум прожекторам присоединился третий. Вдруг самолет накренился влево, очевидно, от взрыва снаряда отвалилось крыло, и через несколько секунд резко пошел вниз.

Утром стали осторожно прочищать летное поле. Найденные мины трогать запрещалось, эту работу выполнили саперы. Летный состав, свободный от полетов, а это, в основном, вновь прибывшее пополнение, занимался маскировкой летного поля. На бетонированной полосе краской рисовали дома, деревья, в лесу прорубали ниши и натягивали маскировочные сетки для укрытия самолетов.

...Однажды под вечер в нашу комнату вошел Г. Таран. Я был рад этой встрече. Сообщил нам, что у бортрадиста Шрамко погибли родители под бомбежкой и ему нужно срочно выехать на похороны. Вместо Шрамко к Тарану в экипаж назначили бортрадистом И. П. Гордеева, а меня к нему стажером.

И вот первое боевое задание в блокадный Ленинград. В экипаж помимо нас входили второй пилот Н. А. Анурьев, бортмеханик Поляков, бортстрелок Семен Троцкий. В грузовом салоне нашего самолета все было снято, кроме шпангоутов, стрингеров и обшивки, составляющих конструкцию самолета. Посередине салона

стояла деревянная подставка для бортстрелка, над ней, на фюзеляже, установлена турель с крупнокалиберным пулеметом УБТ, в хвостовой части — два пулемета.

Летчики заняли свои места. Запустили двигатели. Вдруг самолет вздрогнул, послышалась короткая очередь выстрелов — это Семен проверяет исправность пулемета... Первая посадка в Центральном аэропорту имени Фрунзе, самолет загружают продуктами для Ленинграда.

Взлетели, взяли курс на Хвойную. Сначала шли на высоте 150 метров, затем снизились до 10-15. Такой полет мне понравился, чувствуется скорость. Быстро появляются и исчезают под крылом населенные пункты, речушки, озера, дороги.

Мой инструктор Гордеев возится с рацией. В наушниках ничего не слышу. Прошу Гордеева проверить вилку включения моих телефонов. Но от приемника он меня отключил. Снял наушники, жду. Вижу, второй пилот поднимается с правого кресла и уходит в грузовой салон. Таран поманил меня пальцем. Показывает на кресло и предлагает сесть. А теперь, говорит, следи за мной внимательно. Вот беру штурвал на себя — самолет пошел с набором высоты, отдаю штурвал — снижается. Штурвал влево — левый разворот, вправо — правый. Понял? Говорю командиру, что понял, а у самого уже ладони вспотели. Вытираю их насухо о галифе, чтобы штурвал из рук не выскользнул. Веду машину по горизонту, посматривая для контроля на вариометр. Несколько увлекся и уклонился от курса. Командир подсказал, чтобы я не «бегал» за картушкой компаса... Смотри на ГПК, чтобы пули были совмещены. Затем он ввел коррекцию в ГПК. Я совместил пули. Командир одобрительно кивнул головой.

Наконец, инструктор разрешил мне сесть за рацию. Надеваю наушники и опять ничего не слышу. Проверил ручку громкости, настройку, тумблер включения рации — в наушниках тишина. Говорю об этом Гордееву. Он мне сразу в лоб, что я сжег приемник. И доложил командиру. У меня это вызвало недоумение и обиду, но теперь я догадался, что радиоприемник не работал сразу после взлета, когда я просил инструктора проверить вилку включения моих телефонов. Выходит, Гордеев просто смалодушничал, решив собственный промах списать на счет неопытного стажера.

Обратил его внимание на вольтметр измерения напряжения в бортсети. Стрелка зашкаливала. Гордеев начал по прибору стучать пальцами. Я понял, что у моего инструктора довольно слабые знания материальной части. Это придало мне больше уверенности, и я сказал командиру, что в бортсети короткое замыкание, предложил для выяснения причин поочередно включать источники электропитания. Бортмеханик выключил аккумуляторы, и сразу в сети восстановилось нормальное напряжение — 27 вольт.

После посадки в Хвойном первым вышел из самолета и направился к шахтам аккумулятора, с правого из-под створки вытекал электролит. Подошел Таран, увидев течь, подозвал Гордеева, спросил с ехидцей: «Что — аккумуляторы тоже сжег стажер?».

Неисправный аккумулятор быстро заменили другим, заправились горючим и вылетели на Ленинград. Шли «клином» три Ли-2, ведущий Таран. Сопровождали нас

два истребителя И-16 из 127-го авиаполка подполковника В. В. Пузейкина. При подходе к Ладоге строй самолетов сомкнулся теснее. Чувство настороженности экипажа передалось и мне. Спросил командира: «Мне идти к пулемету?». — «Я скажу, когда идти». В кабине тишина, только гудят двигатели. Таран поручил мне следить за воздушным пространством левого сектора. Над Ладогой шли на высоте двух-трех метров — не больше. Сели на Комендантском аэродроме.

На обратном пути нам посадили детей. Из взрослых — одного мужчину и двух женщин. Дети были такие изможденные и худые, что сердце от боли разрывалось. Когда убрал стремянку и хотел уже закрыть дверь, подбегают четыре мальчика и умоляющими, слабыми голосками просят взять на борт. Я не выдержал и подал им руку, чтобы поднять на самолет по одному. Все четверо ухватились за нее одновременно. Поднимая, я почти не чувствовал веса их тел. Пока освобождался от первых, подбежали еще 8-9 таких же изможденных детей. Забрал и их. Вижу, бортмеханик из пилотской кабины грозит мне кулаком...

До Хвойной дошли нормально, хотя каждую минуту ждали нападения. Пока заправляли самолет, Таран спросил, какое количество детей я взял на самолет. Сказал, человек 10—12. «Пойди, посчитай».

Поднялся в самолет, вижу, сидят мои маленькие тихо, прижавшись друг к другу. Стал считать, и тут дети жалобно застонали: «Дяденька, не снимайте нас, доведите нас до Москвы». Догадались, что самолет перегружен и часть пассажиров придется оставить. Я успокоил их и предложил выйти на свежий воздух. Ни один ребенок не пошевелился.

Доложил командиру, что на борту 54 ребенка. Таран спросил, знаю ли я максимальную нагрузку самолета. Мне бы промолчать, а я, но недомыслию, решил показать свои знания и ответил, что знаю. В подтверждение своих слов произвел расчеты, да еще некстати вспомнил о полетах М. М. Громова и В. П. Чкалова, которые, идя на рекорд, взлетали с полуторной перегрузкой. «А где Чкалов и Громов взлетали?» — спросил Таран. — «С аэродрома Раменское». — «Так вот, аэродромы в Комендантском и Хвойном не Раменское. И идем мы не на рекорд, а везем живых людей. В случае же отказа одного из двигателей, мы бы до Хвойной не дошли. Понял?». Ответил, что понял, что не умышленно подвел командира, а из жалости к детям.

При полете из Хвойной в Москву Таран снова посадил меня в правое кресло. Я уже более-менее усвоил расположение приборов. Затем Таран послал меня к Гордееву, чтобы тот дал мне возможность связаться с Москвой, взять погоду и пеленг. Он дал задание стажеру, а не инструктору. Просто понял, что Гордеев поступил со мной нехорошо, и принял мою сторону.

Гордеев уступил свое место. Сначала я проверил настройку передатчика, затем приемника и тут услышал, как Москва передает погоду другому борту. Сходу ее записал, показав командиру. По прибытии в штаб 2-й авиаэскадрильи Таран доложил, что Глазков готов к самостоятельным полетам в составе экипажа.

Так начала складываться моя фронтовая жизнь под опекой Тарана и его сплоченного, дружного экипажа. К сожалению, недолго пришлось летать нам вместе. Когда возвратился бортрадист Шрамко, меня ввели в экипаж Журавлева Павла Федоровича, кстати, тоже ученика Г. А. Тарана.

Последняя наша встреча с Тараном произошла в Хабаровске в сентябре 1945 года, когда он привез туда наркома внешней торговли А. Микояна. Григорий Алексеевич был уже в форме майора, на груди два ордена Ленина, три ордена Красного Знамени, золотая звезда Героя Советского Союза. Прощаясь, я подарил ему на память моржовый клык, на котором были изображены чукотские яранги, упряжка собак и самолет с летчиками.

Через год узнал, что Г. А. Таран трагически погиб на охоте от самострела.

В довоенных инструкциях не было параграфа о допуске к пилотированию самолета бортмехаников или бортрадистов. В мирное это тоже закономерно. Каждый член экипажа должен выполнять свои обязанности согласно должностной инструкции.

Война же диктовала свои законы, которые нужно было оперативно внедрить для своей пользы. Непростительно обрекать на гибель самолет, пассажиров, бортмеханика с бортрадистом из-за вышедших из строя пилотов. Самолет должен лететь до тех пор, пока в пилотский кабине останется хоть один работоспособный член экипажа. Поэтому у нас существовал неписанный закон: каждый член экипажа должен пилотировать самолет»..

Полеты экипажей, зачастую без второго пилота, способствовали постоянной практической тренировке механика и радиста. Автопилоты в то время работали плохо, а на малых высотах вообще не включались. Так что «резервные пилоты» были хорошими помощниками командиров кораблей.

Желание освоить технику пилотирования овладело и мной...

Мы, транспортники, входили в состав 8-го транспортного авиаполка Первой перегонной авиадивизии ГВФ. Доставляли летчиков-перегонщиков на их базы, а на обратном пути, с востока на запад, прихватывали американские грузы для фронта. Все свободное от радиосвязи время я попеременно с бортмехаником проводил в креслах пилотов. Даже через СПУ (самолетное переговорное устройство) приспособил телеграфный ключ и мог вести радиосвязь с землей, как говорится, не сходя с места.

Но в последнее время я оказался на заднем плане, так как среди летчиков-перегонщиков появились желающие научиться пилотировать самолет Си-47. К этому я относился нормально. Но когда командир стал тренировать их на взлет и посадку, возмутился, высказав обиду, дескать, тоже хочу летать. На это он ответил, что молодой еще, успеешь...

13 мая вылетели из Киренска в Якутск. Шли визуально. После пролета Мухтуи Олекминск попросил сделать у него посадку и забрать служебных пассажиров на Иркутск. Командир дал согласие, а мне предложил занять кресло и поработать.

Километров за 70 до Олекминска говорю командиру, что пора снижаться. Отвечает: ты ведешь машину - ты и рассчитывай. Все ясно, пошел на снижение. Соображаю, ветер на ВПП встречный, значит, посадку рассчитываю с прямой... На высоте 200 м и расстоянии 4-5 км даю команду бортмеханику выпустить шасси; на удалении 700-800 метров от начала ВПП и высоте полета 70-80 м даю команду выпустить щитки. Машина «вспухла», увеличил угол глиссады. Только подумал — пора выравнивать машину, как командир взял легонько штурвал на себя и самолет плавно коснулся земли. После тщательного разбора моей посадки стали ясны причины ошибок: поздно выпустил щитки, на очень малой высоте стал выравнивать самолет. В заключении командир сказал, что скоро буду садиться самостоятельно.

Из Олекминска он же разрешил мне взлет, под его, конечно, контролем. На этот раз замечаний не было.

...И я твердо решил стать пилотом. Но, увы, мечта моя по разным причинам не сбылась. А вот самостоятельный полет в августе 1943 года на участке воздушной трассы Марково-Уалькаль-Ном я все же совершил.

С июня по сентябрь наш экипаж работал при 1-м перегонном авиаполке, базировавшемся в Фэрбенксе. Одним из рейсов нами был доставлен груз из Фэрбенкса в Марково. Девять часов вечера. Решили остаться на ночевку. Но пришла радиogramма с требованием вылететь обратно за срочным грузом. Иду к нашему самолету, рядом стоит Ли-2, прибывший из Москвы. Командиром его был Кулаков, с которым мой командир до войны работал в Средней Азии. В общем, встретились старые друзья. В грузовом салоне закуска и спирт, веселый разговор. Я опешил. Как же мы полетим, если командир и бортмеханик пьяные? Сказал, что экипаж ищет Гайшин, начальник аэродрома, что пришла радиogramма, срочно надо лететь. «Ну и хорошо, — сказал командир, — будем вылетать. «Но...». — Успокойся, никакого шума не будет. Мы с бортмехаником пойдем на самолет, а ты иди па КДП и возьми задание на вылет».

На КДП Гайшин спрашивает, почему сам командир не пришел. Вру ему, что не знаю, послал меня. И тут из динамика раздается вполне трезвый голос командира: «Ручей», я борт 176, двигатели работают, не задерживайте радиста». Забрал задание и на самолет. Сделал еще одну попытку отложить вылет на завтра. Но командир уверенно сказал: «Витя, я тебя учил летать?» — «Учил». — «Вот и поведешь самолет». В душе появилось чувство неуверенности в себе, хотя за плечами уже было девять взлетов. Но я налетал, когда рядом был трезвый командир, а сейчас?

Постепенно успокоился, поверив в свои силы, и согласился. Сажусь в правое, привычное уже для меня кресло. Связь с КДП держу я. Взлетает командир, мои руки тоже на штурвале. Набрали 100 метров. Левым разворотом ложимся курсом па Уэлькаль. Обратил внимание, что лампочки сигнализации шасси горят зеленым светом, — значит шасси выпущены. Говорю об этом бортмеханику — не верит.

Солнце в это время было низко над горизонтом, и его лучи ослепляли.

Бортмеханик нагнулся, чтобы убедиться, правду я говорю или разыгрываю. Слегка подался вперед, чтобы не упасть на пульт и... вырубил общий тумблер.

Двигатели выключились. Наступила полная тишина. Самолет начал терять скорость. Я резко оттолкнул бортмеханика и включил тумблер. Двигатели заработали ровно, как будто и не выключались.

Веду самолет с набором высоты. Вижу, командир рукой тянется к тумблеру. Решил снова выключить двигатели. Я возмутился. Если в цилиндрах скопится рабочая смесь, может произойти гидроудар.

...Бортмеханик с командиром выясняют, кто из них пьян. Догадываюсь, что пока я ходил на КДП за полетным заданием, они выпили еще по одной на дорожку. И теперь их разобрало. Уговорил бортмеханика пойти в грузовой салон отдохнуть. Командир задремал в своем кресле. В кабине тихо, только слышен успокаивающий рокот синхронно работающих моторов.

Набрал 6000 футов, включил автопилот. При подходе к траверзу Анадыря появилась слоисто-дождевая облачность. Настраиваюсь на привод Узлькаля - не работает. Вызываю Узлькаля, сообщаю расчетное время пролета, заказываю привод, беру погоду и пеленг. Уклонился вправо на 15 градусов, вношу поправку в курс. Высота 8000 футов. Появились осадки - дождь с мокрым снегом. Занимаю попутный эшелон 10000 футов.

Проснулся командир, посмотрел на приборную доску, похвалил за усердие и снова улегся отдыхать.

Фиксирую пролет Узлькаля, сообщаю об остатке топлива. Делаю навигационный расчет. Топлива хватает до Фэрбенкса с полуторачасовым запасом. Решаю следовать до Фэрбенкса.

Первоначальное чувство беспокойства сменилось полной уверенностью в успехе моего полета. Пока все в порядке, грудь распирает от чувства гордости, хочется петь песни. Ведь никто не поверит, если рассказать, что я один вел самолет. Появился этакий мальчишеский задор: командира и бортмеханика не будить, а самому привести самолет и сесть.

Вышел в грузовой салон — механик спит. Возвращаюсь обратно и вижу: стрелка вариометра показывает, что самолет идет с набором высоты, на указателе скорости — 170 миль/час. Стрелка вариометра подошла к отметке «ноль». Прохожу визуально остров Кинг. Даю в Ном расчетное время пролета, уточняю погоду Фэрбенкса: облачность 10 баллов, высота нижней кромки 300 м с тенденцией понижения до 150—200. Решил, что садиться надо в Номе. Получил «добро» на снижение. На душе в самый последний момент почему-то стало тревожно, ведь я отвечаю за жизнь других.

Поставил автопилот на снижение и начал будить командира. Вставать не хочет-разоспался, ворчит: «Я вас с механиком учил летать, вот и садитесь сами». Бортмеханик подниматься не хочет. Я разозлился и бесцеремонно, бортмеханик — не командир, сбросил его со скамьи на пол. ...В пилотскую кабину он все же пришел.

Ном уже под нами. Надеваю наушники и слышу, вызывает КДП: «Вы что решили идти пролетом?»

- «Нет, садимся у вас».

- «Так зачем же на такой высоте идете?». Шучу, что над морем высота не помеха, хотя мне было не до шуток. Бортмеханик выключил автопилот, резко снижаемся. Получил условия посадки и предупреждение: ввиду ремонта полосы посадку дают на соседнем аэродроме «Спутник», на грунт. Высота 5000 футов. Делаю попытку поднять командира. Безуспешно. Снизилась до 1000 футов и идем по кругу. С КДП опять спрашивают, почему не заходим на посадку. Бортмеханик врет, говорит, что заел четырехходовой кран, шасси не выпускаются, устраняем неисправность.

На посадку зашли нормально, но на выравнивании, когда я стал добирать штурвал на себя, вот-вот должны были коснуться земли, механик резко отдал штурвал от себя. Опасаясь, что мы можем скапотировать, рванул штурвал на себя. Самолет стукнулся колесами о землю, подскочил, еще раз стукнулся и, потеряв скорость, плюхнулся на грунт. С КДП подбадривают и кричат нам: «О'кей!».

В целом труд большого коллектива воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль оценен советским правительством положительно. Это подтверждает и Указ Президиума Верховного Совета СССР от 5 ноября 1944 года, в котором говорилось: «За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками и проявленные при этом доблесть и мужество наградить орденом Красного Знамени 1-ю перегонную дивизию воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль».

Одновременно президиум Верховного Совета постановил вручить Красное знамя 1-й Краснознаменной авиадивизии воздушной трассы Красноярск — Уэлькаль как символ воинской чести, доблести и славы, как напоминание каждому из бойцов и командиров об их священном долге преданно служить Родине.

***В. Глазков***

***Новая Колыма. 1993. 1,8,15,22,27,31 июля; 7,14,26 августа***



## В небесах мы летали одних



Серебристый Ан-24, плавно покачиваясь на поверхностях рулевой дорожки и в унисон гудя моторами, выруливает на взлетную полосу. Разбег... и воздушный корабль уходит в небо. Его узкие крылья, обретя невидимую опору, несут стальную птицу к солнцу все выше и выше...'

Самолеты взлетают один за другим, ложатся на свой курс, увозят счастливых пассажиров: кого домой, кого в отпуск. Покидая Сеймчанский аэропорт, мало кто задает себе вопрос: как и когда строилась эта одна из многих воздушных гаваней?

### ТРАССА МУЖЕСТВА

Обратимся к истории освоения Крайнего Севера. Суровый, но богатый полезными ископаемыми край все больше и больше привлекал внимание ученых. Отдаленность, бездорожье, своеобразный горный рельеф сделали этот край малодоступным. Успешному его освоению мог помочь только один вид транспорта — авиация. И вот в 1939 году трестом Дальстрой было принято решение о строительстве аэродрома Сеймчан. Оно поручалось Юго-Западному горнопромышленному управлению (ЮЗ ГПУ).

Изыскательские работы, сметная документация на сооружение аэродрома разработаны в 1940 году проектно-изыскательским отделом Дальстроя. В этом же году были начаты работы по строительству летного поля и объектов аэропорта. Осуществлялись они силами и под руководством отдела капитального строительства ЮЗ ГПУ.

Но мирному строительству помешало вероломное нападение фашистской Германии на нашу Родину. Враг топтал нашу землю, разрушал города, жег села. Стране пришлось перестраиваться на военный лад. Многие заводы эвакуировались на Восток, где в тяжелейших условиях, в короткие строки стали выпускать необходимое военное снаряжение. Но пока шла эта перестройка, нашей стране пришлось получать боевую технику (в том числе и самолеты) по ленд-лизу из Англии и США.

Поставки осуществлялись по двум путям. Первый пролегал от портов западного побережья Америки по Тихому и Индийскому океанам, Аравийскому морю и Персидскому заливу в порт Басра. По этому маршруту суда шли более двух месяцев. Самолеты разбирались и упаковывались в ящики. Из Басры они по железной дороге перевозились в Иран и после сборки перегонялись в СССР по воздуху.

Второй — был менее длинным, но сопряжен с риском. Он пролегал от восточного побережья Америки и Англии до Мурманска и Архангельска. Гитлеровские морские и воздушные силы, базировавшиеся на побережье

оккупированной Норвегии, активно противодействовали прохождению американских и английских судов. Поэтому правительством СССР был предложен новый маршрут доставки самолетов—по воздуху через Аляску и Сибирь. В общей сложности самолеты должны были проделывать путь примерно в 14 тыс. км.

По решению Советского правительства началось строительство «Особой Воздушной Линии Красноярск — Уэлькаль». В конце 1942 года авиатрасса, в том числе и аэропорт Сеймчан, была готова.

Регулярные полеты по перегонке самолетов из США начались с начала 1943 года. Занималась ей 1-я перегоночная авиадивизия, которая состояла из пяти авиаполков и одного транспортного. Командиром «Особой Воздушной Линии» и 1-й перегоночной авиадивизии был Герой Советского Союза Заслуженный Полярный летчик Илья Павлович Мазурок.



В Сеймчане базировался 3-й авиаполк, командовали которым подполковник Ф. Твердохлебов, а затем майор Б. Фролов. Он обслуживал участок трассы протяженностью 1200 км, который заканчивался в Якутии. Этот участок был самым напряженным на трассе. Он пролегал над высокогорной местностью, через Оймяконский полюс холода. Летчикам приходилось летать на больших высотах, с применением кислородных масок, при очень низких температурах. Полет длился около четырех часов, причем почти все самолеты не имели отопления...

Напряженная деятельность авиатрассы продолжалась и после капитуляции гитлеровской Германии, когда Советский Союз, верный союзническому долгу, вступил в войну с империалистической Японией.

После капитуляции Японии авиатрасса через некоторое время прекратила свое более чем трехлетнее существование. Первая перегоночная дивизия была расформирована. Но аэродромы, оборудование, а также опыт, приобретенный авиаторами, весьма пригодились гражданской авиации в процессе дальнейшего освоения Севера.

В боях с японцами погиб командир 3-го авиаполка подполковник Ф. Твердохлебов.

*В. Матвеев*

*Новая Колыма. 1981. 26 сентября*

## Верность клятве



Пряшников И.Я. и Мазурук И.П.

О полетах я мечтал еще в детстве. Комсомол помог мне поступить в авиационную школу. Стал летчиком. Увлекательная и интересная это работа. Летал я и вокруг света, бывал не раз на Северном полюсе, на Южном. Защищая Родину, сражался в воздухе с белофиннами и фашистами. Бил врага всюду: на земле, на море, в небесах. Горел в самолете, тонул в студеном море. Как выжил, не знаю. Говорят, в рубашке родился. Может и так, но мне кажется, что основную роль сыграла моя рабочая закалка, ненависть к врагу и воспитание комсомола. Посмотрите этот документ. — Он протянул мне пожелтевший от времени листок и голос его слегка дрогнул. На листе бумаги было написано:

### ***КЛЯТВА***

***при вступлении в РКСМ***

***Клянусь! Добровольно и сознательно, вступая в ряды РКСМ, бороться за дело трудового народа до последнего вздоха.***

***Клянусь! Отречься от всякой личной наживы и бороться за лучшую жизнь всего трудового народа.***

***Клянусь! Уважать и любить каждую национальность, веря, что в будущем все нации сольются в единую Советскую семью.***

***Клянусь! Не защищать и не покрывать врагов Советской власти, хотя бы ими оказались мои друзья или родственники.***

***Клянусь! Коль придется мне встретить смерть в бою или плену, я умру с достоинством комсомольца, не прося у врага пощады. А если отступлюсь от этой своей клятвы, считайте меня предателем и поступите как с врагом.***

***Отныне считаю комсомол своей родной семьей и обязуюсь примерно выполнять все возложенные на меня обязанности, и всегда быть хорошим примером среди молодежи и народа.***

Пока я читал, Илья Павлович Мазурук заменил элементы в слуховом аппарате и вновь с улыбкой обратился ко мне:

- Вот эту клятву я принимал в начале двадцатых годов, когда вступал в комсомол, и до сих пор остался верен ее суровому требованию. Где бы ни был, какую бы работу не выполнял. Эта клятва всегда была в моем сердце. Она и помогла с

честью выполнить свой долг перед Родиной, перед нашим великим народом, перед своей совестью. Перенести все испытания, все тяготы нелегкой жизни.

...Я внимательно слушал. Приготовленные ручка и записная книжка лежали на столе, но я их не брал, боясь пропустить хотя бы одно слово человека, чью грудь украшает Золотая Звезда Героя Советского Союза за номером сорок шесть...

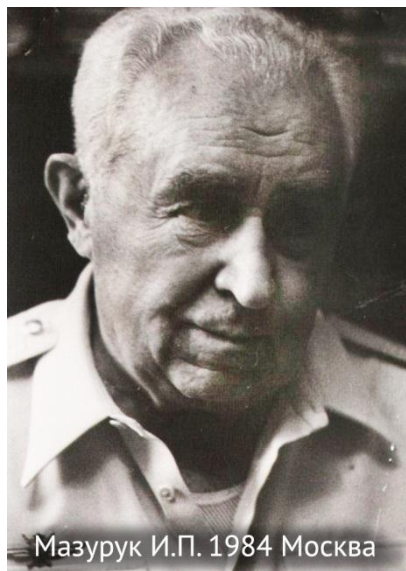
- Военную школу летчиков я закончил в 1929 году, и нас, молодых военных летчиков, направили на борьбу с басмачеством в Ташкент. Летать приходилось на Р-1. Это одномоторный самолет-разведчик. В кабине находились двое — пилот и бортмеханик с пулеметом. В те годы недобитые банды басмачей, возглавляемые злейшими врагами Советской власти, врываются на нашу территорию и своими зверствами наводили ужас на мирных дехкан. Убивали активистов, сочувствующих Советской власти, жгли аулы, кишлаки и даже небольшие города. Совершив свое подлое дело, уходили в пески пустынь, к одним им известным колодцам, в горы, и, выждав время, вновь нападали.

Мы летали в поисках этих банд, далеко забираясь в пустыню. Жара стояла невероятная, моторы работали на пределах своих возможностей. Вода в двигателях всегда была около 100 градусов. С высоты своего полета, мы имели возможность далеко видеть, и, обнаружив банду, проносились над ней. Рев моторов пугал лошадей, они в страхе шарахались в разные стороны. Механики строчили из пулеметов.

Однажды я вылетел в паре с летчиком Литвиновым. Из кишлаков сообщили, что в окрестностях появилась банда Исмаил-бека. Взлетев, взяли курс на юг. Под крылом давно уже, кроме желто-серых барханов, ничего не было видно. Но вот в стороне мы заметили дорожку пыли. Разворачиваем самолеты и летим в этом направлении. Скоро различаем отряд всадников. Басмачи! Проходим над ними — еще раз убедиться, что не ошиблись. Да, — это враги. Делаем разворот. Кони под бандитами встают на дыбы, сбрасывают седоков и разбегаются. Механики бьют из пулеметов. Кое-кто стреляет в нас. Вдруг у Литвинова мотор чихнул и остановился. Самолет резко накренился и понесся прямо на барханы. Пилоту, однако, удалось набрать скорость, выровнять самолет и приземлиться на склон. Пробежав немного, самолет задрал хвост, но не перевернулся, а пришел в нормальное положение. Пилот выскочил из кабины, побежал в сторону от самолета, на ходу вытаскивая наган. Вижу, механик возится в своей кабине. Басмачи заметили, что один самолет упал и уже спешат к нему. Пикирую на них. Тем временем Литвинов уже перемахнул через следующий бархан, спешит уйти подальше. Механик снял пулемет и тоже уходит. Басмачи стреляют по самолету и, вскоре Р-1 вспыхивает, как факел, видно, попали в бензобак. Я летаю круг за кругом. Патроны у нас кончились, и басмачи это поняли. Не опасаясь нас, они подошли к остаткам самолета и двинулись по следам ушедших. Вот уже механик отстреливается от нападающих бандитов. Это охлаждает их пыл. Увидев следы пилота, конные понеслись за ним. Эх, жаль, нечем помочь друзьям. Бензин на исходе. Осталось только-только вернуться на аэродром. С тяжелым сердцем беру курс на север. Вот и посадка. Навстречу бегут люди. Кричу им, чтоб скорее заправили. Вытягиваясь в линию, эскадрон уходит туда, где, может быть, еще идет неравный бой.

...Бандиты настигли летчика, привязали к лошадям и разорвали на несколько частей, а механик, экономя патроны, продержался до подошедшей подмоги и остался жив...

- Вот так начиналась моя летная жизнь, — сказал Илья Павлович, умолчав, однако, что за борьбу с басмачеством он был награжден «маузером» с именной надписью «Мазуруку И. П. за успешную борьбу с контрреволюцией от Коллегии ОГПУ».



Мазурук И.П. 1984 Москва

Наша встреча состоялась девятого ноября 1983 года. До этого дня мы переписывались с Ильей Павловичем. Он помог мне в установлении истины гибели самолета А-20 № 233203. Вечером восьмого ноября я из номера гостиницы позвонил знаменитому летчику. Секунды казались вечностью. Ответила жена генерала Мазурука. Прошу разрешения о встрече. Мне отвечают — Илья Павлович может уделить не более тридцати минут. Я рад. На другой день ровно в десять часов нажимаю кнопку звонка у двери квартиры Мазурука.

Илья Павлович, одетый в морскую рубашку с широкими синими с белыми полосами, выходит ко мне. Крепкое рукопожатие, и он приглашает пройти в свой рабочий кабинет. Осматриваюсь, это кабинет - музей. У окна стоит рабочий стол. На столе папки с письмами, рукописями. Напротив книжный шкаф. В нем сразу замечаю книги, написанные самим Мазуруком, ими я зачитывался в детстве и они сыграли немалую роль в выборе моей профессии. Справа стеклянная витрина. В ней морской мундир генерал-майора авиации, весь увешанный орденами и медалями. На полках вдоль стен модели самолетов, на которых летал Илья Павлович. Над ними возвышается пингвин. Сначала подумал, живой, но это оказалось чучело. Пингвина Илья Павлович привез из Антарктиды.

Справа у двери стоит верстак, тут же столярный и слесарный инструмент. Илья Павлович любит в свободное время что-нибудь мастерить.

Я осматриваюсь, мне все здесь понятно и дорого. Илья Павлович приглашает сесть. Очень располагающая улыбка, открытое приветливое лицо, дружеское отношение снимают с меня напряжение...

Нелегкое досталось задание молодому летчику — борьба с басмачами. Но он выполнил его с честью. Вскоре Мазурука направляют на Север. Две крайности. Сначала ужасная жара, потом невыносимый холод. Север тоже требует отдачи всех сил, иначе его не покорить.

В истории авиации есть скупые строки: «На Дальнем Востоке наряду с магистральными трассами также начали развиваться местные воздушные линии, особенно после открытия воздушного сообщения между Хабаровском и Комсомольском-на-Амуре. Еще в августе 1932 года была открыта линия Хабаровск—

Владивосток. А в январе следующего года И. П. Мазурук осваивает линию Николаевск-на-Амуре — Аян — Охотск — Магадан».

- Полеты на Севере, продолжает Илья Павлович, требовали крепкого здоровья, отличного знания материальной части самолета, умения ориентироваться в любой обстановке. Север внезапно преподносит такие сюрпризы, что потом только сам удивляешься, как же ты остался жив и сохранил дорогую материальную часть. Однажды я готовился лететь из Хабаровска на Сахалин. Дело было зимой. Порывистый ветер крутил снеговую поземку. Мой самолет подогревали. Скоро подошли двенадцать пассажиров, подвезли почту. Я принял решение лететь. Что ждет нас впереди по трассе, не знал. Взлетели. Моторы работают нормально. Все идет как нельзя лучше. Подошли к Татарскому проливу. По карте видим, что до Сахалина осталось недалеко. И тут, как это бывает, внезапно отказывает один мотор. Самолет клюет носом, словно его что-то притягивает к воде пролива. Что делать? Садиться нельзя. Необходимо облегчить самолет. Кричу механику, и за борт летят почта, инструмент, чехлы. Больше выбрасывать нечего, остались одни пассажиры. Те бледные, отдают все вещи, которые тут же отправляются вниз. Но машина продолжает терять высоту. Механик предлагает слить лишний бензин. Согласно киваю. Тот сбрасывает верхнюю одежду и протискивается в крыло. Кажется, чувствую, как он бьет отверткой по бензобаку. Самолет медленно начинает набирать высоту. Помогло! Товарищ сильно обморозился, кричу, чтобы разбил компас и отбросил спирт, а я долечу и так. Долетели...

Летать Илье Павловичу приходилось много. Сажал он свои машины на лед и воду, землю и скалы. Освоены Сахалин, Камчатка, Колыма, Чукотка. За героический перелет на Северный полюс и доставку экспедиции И. Д. Папанина Родина удостоила майора И. П. Мазурука высокого звания Героя Советского Союза. Это знаменательное событие произошло 27 июня 1937 года.

С первых дней войны Илья Павлович назначается начальником второй авиагруппы ВВС Северного флота. Эти месяцы войны на Севере очень памятливы генералу Мазуруку...

Он немного помолчал, посмотрел в окно, из которого отлично видны Кремль, Москва-река. Серые воды реки режет форштевнем катер. Слегка накрапывает ноябрьский дождь. Сегодня плохая погода, пасмурно, ветрено, с голых деревьев срываются последние листья. Ветер несет их по мосту и швыряет в воду. Пейзаж навеивает мысли о другом времени, когда Илья Павлович вылетел на спасение моряков из разбитого конвоя PQ-17...

- Это было в конце июня 1942 года. Из Англии должен был выйти конвой с вооружением для наших войск. В этом конвое было 35 транспортных судов и много военных кораблей прикрытия. Транспортные суда конвоировали английские ВМС. Моя группа была в боевой готовности и по первому сигналу должна была взлететь и встретить его в условном месте.

Но этому каравану выпала поистине трагическая судьба. В самом опасном месте перехода военный английский эскорт по неизвестной причине бросил транспорты и

вернулся. Позже мы узнали: это было явное предательство. Фашистам досталась легкая нажива. Подводные лодки и самолеты врага, набросившись на караван, обстреливали и бомбили его. Много кораблей было уничтожено.

Мы взлетели и на форсаже стремились прийти на помощь нашим и английским морякам. В районе трагедии увидели кровавую картину расправы с безоружными судами. Черный дым застилал полнеба. Огненные сполохи взрывов рвали его в клочья. Над поверхностью вставали то корма, то нос разорванного торпедой судна. Наши истребители вступили в бой, и вскоре несколько самолетов противника скрылись в волнах. Моя летающая лодка летела низко над водой. Внимательно всматриваюсь, и вижу людей. Приводняюсь, подруливаю. Механик помогает втащить обессиленных раненных моряков. Фюзеляж забит до отказа. С большой перегрузкой взлетаю, и скорее — на берег. Заправка. Снова в море. Много моряков пришлось спасти от верной смерти...

Бывали в моей жизни и очень сложные ситуации,— рассказывал И. П. Мазурук. Как-то при перелете на Сахалин я совершил вынужденную посадку из-за отказа двигателей. Посадил самолет на маленький пятачок среди скал. Осмотрели, кое-что исправили. С помощью местного жителя и оленей перетащили самолет на площадку, откуда можно было взлететь. Но, оказалось, вытекло масло, и до аэродрома нам никак не добраться. Мы приуныли. Но тут местный житель предложил свои запасы рыбьего жира. Стали ему объяснять, что мотору необходимо настоящее авиационное масло. Логика собеседника была, однако, тверда: масло жирно и рыбий жир — жирный. После долгого раздумья, решили попробовать: чем черт не шутит, если разбавить с остатками, может, и долетим. Заправили. Моторы запустились с пол-оборота. Добрались благополучно.

...Много пришлось полетать при спасении моряков с разбитого конвоя. Находясь в воздухе уже 24 часа, снова сажусь на заправку. Приводниться пришлось в бухте напротив островов Малых Кармакул. Пока заправлялись, экипаж зашел в домик полярной станции, чтоб немного отдохнуть. Только легли, вдруг орудейный залп. Бросились к окну и обмерли: подводная лодка врага! Еще выстрел, и точное попадание в наш самолет. В нем оставался механик Перов... Еще залп, и разрушен соседний домик, третий поразил наше строение, едва успели из него выбежать. После фашисты ушли из бухты...

Илья Павлович встал и прошелся по комнате.

Потом обратился ко мне:

- Вы меня простите, но я волнуюсь, когда вспоминаю те далекие дни. Это были суровые дни, полные горечи поражений, потерь родных, близких, друзей и товарищей. Но слова комсомольской клятвы всегда звучали в моем сердце. Эти простые, но очень верные слова помогали жить и бороться за счастье нашего народа...

Вскоре после этих событий я был срочно командирован в Москву. Прибыв, узнал, что меня вызывают к Верховному Главнокомандующему, к самому И. В. Сталину. Не знал, что и думать. Пытаясь выяснить причину, обращался к товарищам, но получал неизменный ответ - всему свое время.



На другой день рано утром прибыл в Кремль. Ждать пришлось недолго. Открылась дверь, и меня пригласили пройти в кабинет.

Там были члены правительства. Сталин посмотрел на меня и тихим голосом спросил:

- Вам известна обстановка с переброской грузов по ленд-лизу, товарищ Мазурук?

- Да, товарищ Сталин. Известна.

- Немцы активизировали свои действия на морских театрах войны на севере, а японцы на Тихом океане. Мы предлагаем перегонять самолеты через Сибирь. Это будет дешевле и быстрее. Как вы думаете, товарищ Мазурук?

- Я думаю, что это будет правильно, товарищ Сталин.

- Ну, раз вы так думаете, то мы вас назначаем начальником авиатрассы. Особой авиатрассы. Сколько вам надо времени, чтобы доложить свои соображения по ее организации?

- Дней десять, товарищ Сталин.

- Нет, хватит и пяти!

Через два дня основные предложения по организации трассы были готовы. Ставка Верховного их утвердила.



Началась работа и днем, и ночью. В основу легли маршруты, по которым уже эпизодически летали самолеты. Основными аэродромами были выбраны Красноярск—Киренск—Якутск—Сеймчан—Уэлькаль—Фэрбенкс. Но аэродромов в том смысле, как мы сейчас понимаем, в этих пунктах не было. Только маленькие посадочные площадки,

которые зимой принимали самолеты типа По-2, Р-5 (летом они летали на поплавах). Для перегонки же истребителей и бомбардировщиков требовались настоящие аэродромы. Кроме того, перегонка не должна была зависеть ни от каких условий: летать нужно было ежедневно, в любое время года и суток. Пришлось строить основные, запасные, промежуточные аэродромы, аэродромные сооружения, жилые и подсобные помещения. Налаживать связь и организовывать метеоточки наблюдения за погодой. Переброска людей в эти районы также требовала определенных усилий. Кроме самолетов, другого транспорта не было, а перебросить следовало более 3000 человек, обеспечить их всем необходимым, а технику - горюче-смазочными материалами. И все это в самые короткие сроки. Враг был силен, а открытие второго фронта союзниками откладывалось.

Одним из пунктов трассы, как я уже говорил, был поселок Сеймчан. В этом населенном пункте я решил разместить третий перегоночный авиаполк. Чем же Сеймчан привлек мое внимание? По своим географическим данным он имел свои преимущества. Во-первых, там уже строился небольшой аэродром для обслуживания геологии Юго-Западного горнопромышленного управления. Во-вторых, особые климатические условия этого района выгодно отличались от остальных пунктов. И главное, погодные условия: отсутствие сильных ветров, теплое лето, отличные осень и весна. Сеймчан всегда был открыт для приемки самолетов, за исключением, пожалуй, лишь двух месяцев в году (декабря — января) из-за сильных, ниже 60 градусов морозов. Но, ознакомившись с обстановкой, и здесь нашли выход. На эти месяцы аэродром переносили на озеро Эльген, недалеко от основного.

Прежде, чем принять такое решение, мне пришлось применить один вариант.

Целую неделю Сеймчан был закрыт. Туман стоял такой, что в двух шагах ничего не видно. Связь с аэропортом временами надолго прерывалась. Скопилось много боевой техники. Я решил, во что бы то ни стало, сам прилететь в аэропорт. Садился на своем Б-25 по приборам, при абсолютной видимости ноль. Шестым чувством угадал землю и благополучно приземлился. Но, подлетая к Сеймчану, увидел: туман стоит только в районе поселка, а за ним видимость отличная, «миллион на миллион». Значит, выход есть, но какой? Вместе с командованием 3-го ПАП прошел по поселку и все понял. Дело в том, что дома отапливались дровами, и каждый круглые сутки отчаянно дымил. Тепло конденсировалось и создавало непреодолимый туман. Решение пришло не вдруг, а согласно логическому выводу: я отдал приказ, чтобы с шести часов вечера и до десяти утра в поселке прекратили топить печи, было остановлено движение транспорта. Результат превзошел все ожидания. На следующее утро термометр показывал те же градусы, а видимость была отличной. Все скопившиеся самолеты взлетели и взяли курс на Якутск...



- О Сеймчане у меня остались хорошие воспоминания, продолжал Илья Павлович. Мы называли его Колымские Сочи. Лето стояло сухое, жаркое. Летчики купались в ледяной воде речки Сеймчанки и никогда не болели. Обилие ягод, грибов, дичи делали это место удивительным. Но главное - это напряженная работа для фронта. И мы справлялись с ней.

Замечательные люди служили в третьем ПАП: Н. Твердохлебов, Б. Фролов, В. Перов, А. Липилин и другие. Многих воинов Родина наградила орденами и медалями, а наша перегоночная авиадивизия стала Краснознаменной...

Илья Павлович вновь посмотрел в окно на Москва-реку. Накрапывал мелкий осенний дождь. На набережной было безлюдно. Ветер морщил поверхность реки.

Что вспоминалось в эти минуты Мазуруку? Может быть, случай, о котором мне однажды рассказывал бывший начальник политотдела трассы, ныне полковник авиации в отставке К. В. Орлов?

...Шла обычная работа. Перегонщики получили очередную партию «Аэрокобр» и взлетели. В полете одна из машин начала отставать. Лидер запросил причину. Пилот ответил: неполадки в моторе, падает скорость. Но полет продолжался. Вот и аэродром Марково. Отставший истребитель тоже приземляется. Техники «гоняют» мотор на всех режимах. Все нормально. Старший командир хмурит брови. Вывод: летчик хитрит, рвется на фронт. Решение сурово - арестовать, отдать под суд. Работа матчасти говорит сама за себя. Провинившегося отправляют на гауптвахту. Дальнейшие события нетрудно предугадать, если бы в это время на аэродром не прилетел Илья Павлович. Ему доложили о происшествии.

- Вы уверены в правильности принятого решения? — спросил Мазурук.

- Так точно, уверен, — ответил офицер.

- Подготовьте тот истребитель мне! — приказал командир дивизии.

И вот «Аэрокобра» в воздухе. Сам комдив показывает на ней высший пилотаж. «Петля», «бочка», другие фигуры. И вдруг звук оборвался. Машина пикирует, и, кажется, ничто уже не может ее спасти. Но у самой земли самолет выходит из пике и, спустя несколько секунд, катится по ВПП.

Не торопясь, Мазурук выбрался из кабины, подошел к винту, и в этот момент дивизионный фотограф сделал редкий кадр.

Распоряжение было кратким: летчик не виноват, из-под стражи освободить, а на самолете заменить мотор...

Прочитал в «Новой Колыме» о том, - после долгого молчания вновь заговорил Илья Павлович, - что в поселке ведется большая поисковая работа. Это правильное и хорошее дело. Рад, что не забываете ветеранов. Вот что об этом писал маршал Г. К. Жуков...

Илья Павлович достал с книжной полки томик «Воспоминаний и размышлений». Быстро открыл нужную страницу и вслух прочитал:

«Я призвал бы нашу молодежь бережно относиться ко всему, что связано с Великой Отечественной войной. Очень нужно изучать военный опыт, собирать документы, создавать музеи и сооружать монументы, не забывать памятные даты и славные имена. Но особенно важно помнить: среди вас живут бывшие солдаты. Относитесь к ним бережно...

...Советский солдат вынес тогда тяжкие испытания. А сегодня старая рана заговорила, здоровье шалит. Бывший фронтовик не станет вам жаловаться — не та закваска характера. Будьте сами предупредительны. Не оскорбляя гордости, относитесь к ним чутко и уважительно. Это очень малая плата за все, что они сделали для вас в 1941-м, 42-м, 43-м, 44 -м, 45-м...».

- Думаю, что лучше не скажешь, - опустив книгу, произнес Мазурук. Кстати, у вас есть воспоминания Жукова? Нет?

Тогда Илья Павлович протянул мне это замечательное издание.

Так я стал обладателем трехтомной книги великого советского полководца. Потом, уже в гостинице, внимательно просмотрел их. Многие страницы были помечены карандашом. Это Илья Павлович подчеркивал особо понравившиеся места. Их было немало.

Взглянул на часы. Наша беседа затянулась. Вместо обещанных тридцати минут Илья Павлович уделил мне целых четыре часа. Я же готов был слушать его весь день. Передо мной сидел человек, отдавший всю свою жизнь служению народу, как требовала того комсомольская клятва двадцатых годов.

Но и сейчас, когда генерал-майору авиации, заслуженному полярному летчику, Герою Советского Союза Илье Павловичу Мазуруку исполнилось 77 лет, не сидится ему дома. Он ведет большую общественную работу, является секретарем партийной организации домового комитета, ведет переписку с пионерами и комсомольцами, учеными и писателями. Его всегда ждут на заводах, в институтах.

Он всем нужен и все нужны ему...

***В. Матвеев***

***Новая Колыма. 1984. 9,12 мая***

## Воздушные работники войны



Шерль Д.С.  
Адьютант Мазурука И.П. 1942г.

Читателям «Новой Колымы» известно, что в годы Великой Отечественной войны через Сеймчан проходила воздушная трасса, по которой с Аляски в Красноярск доставляли боевые самолеты для фронта экипажи Первой перегонной авиадивизии. О подвигах военных летчиков на этой трассе уже рассказывалось в материалах, опубликованных на страницах нашей газеты. Их автор — руководитель группы «Поиск» работник Сеймчанского авиапредприятия В. А. Матвеев. Сегодня мы публикуем отрывки из воспоминаний Д. С. Шерля, адъютанта командира перегонной дивизии И. П. Мазурука.

Из переписки Председателя Совета Министров СССР с президентом США. Ф. Рузвельт — И. В. Сталину: «Посол Литвинов информировал меня, что Вы одобрили переброску американских самолетов через Аляску и Северную Сибирь на Западный фронт, и я был рад узнать об этом». И. В. Сталин — Ф. Рузвельту: «В связи с Вашими последними посланиями я считаю необходимым сообщить, что полностью разделяю Ваше мнение о целесообразности маршрута для переброски самолетов из США через Аляску и Сибирь на Западный фронт. Учитывая это, Советское правительство уже дало необходимые указания об окончании в короткий срок проводившихся в Сибири работ по подготовке к приему самолетов, т. е. работ по приспособлению имеющихся аэродромов и соответствующего дооборудования их. Что касается того, силами чьих летчиков доставлять самолеты из Аляски, то мне кажется, что это дело можно будет поручить советским летчикам, которые придут в Ном (на Аляске) к установленному времени».

На Аляске уже находилась наша военная миссия по приемке самолетов, которой руководил полковник М. Мачин. Из Фэрбенкса советским летчикам предстояло перегонять самолеты в чукотское село Уэлькаль, на берег Анадырского залива. Это был один из самых трудных участков трассы, проложенный над густыми лесами долины реки Юкон, сквозь туманы Берингова пролива, над безлюдной Восточной Чукоткой. На прибрежной косе был сооружен аэродром. На землю для прочности уложили деревянные рейки, образующие каркас, заполненный смесью глины и песка. Весь летный поселочек состоял из наспех построенной столовой, нескольких юрт, металлического бочкообразного гофрированного помещения, приспособленного для жилья, и хозяйственных построек. Отсюда и перегоняли крылатые машины до Сеймчана. Трасса эта протяженностью 1450 километров проходила через центральную часть Чукотки и Колымский хребет.

Третьим полком, обслуживающим следующий участок, командовал подполковник Н. Твердохлебов, которого затем заменил майор Б. Фролов. До очередного

пункта посадки — Якутска — отсюда было примерно 1200 километров. Летчикам приходилось летать на больших высотах, при весьма низких температурах, в кислородных масках. Почтя на всех самолетах отсутствовало отопление, поэтому четырехчасовой перегон машин с обмерзшими стеклами и без автопилота был серьезным испытанием для летчиков-истребителей: ведь в условиях боя они обычно находились в полете не более полутора часов. Пилотирование осложнялось и тем, что в плохую погоду к фюзеляжам подвешивались дополнительные (из картона) баки для горючего...

В конечном пункте авиатрассы, Красноярске, технику принимала специальная комендатура ВВС с тем, чтобы отправлять сформированные боевые соединения непосредственно на фронт. Часть самолетов, в основном истребителей, перебазировалась по железной дороге, со снятыми крыльями.

Скорость самолетов на перегонной трассе в среднем была порядка 300 километров в час, по тем временам — высокая, а «потолок» — 5—6 километров. Это значило, что не имевшим возможности пробить верхнюю кромку облаков и не знавшим погоды на маршруте экипажам приходилось по два-три часа из четырех идти слепым полетом, по приборам, к чему не все были хорошо подготовлены.

Особенно тяжело пришлось авиаторам зимой: в сильные морозы самолеты покрывались ледяной коркой, масло превращалось буквально в камень, лопались резина и шланги, выходили из строя тормозная система и гидравлика. В связи с этим Наркомат внешней торговли СССР направил в США новую рецептуру на изготовление отечественной морозостойкой резины.

Кроме того, на истребителях «Аэрокобра» выявились серьезные дефекты: при выполнении фигур высшего пилотажа около хвостового оперения происходила деформация фюзеляжа. Первоначально фирма «Бэлл» отказалась признать столь существенный конструктивный недостаток. Тогда посланный в США наш летчик-испытатель Андрей Кочетков в присутствии представителей фирмы, рискуя жизнью, доказал, что дефект есть, выбросившись затем с парашютом из потерявшего управление истребителя. И в дальнейшем фюзеляжи поставляемых самолетов усиливались.

Не легче было тем, кто обеспечивал бесперебойную работу трассы на земле. На аэродромах не было ангаров, и все делалось на ветру, под открытым небом. Но наши инженеры, техники и мотористы умудрялись с помощью простейших приспособлений ремонтировать, разогреть и готовить самолеты к полету. В дело шло все: от примусов до пустых бочек.

Герой Советского Союза генерал-майор авиации И. П. Мазурук вспоминает, как в 1943 году ведомую им группу истребителей из 12 «Аэрокобр» из-за сильного тумана пришлось посадить на замерзшую песчаную косу Колымы у поселка Зырянка. Термометр показывал тридцать градусов мороза, а подогревателей никаких не было. Тогда бортмеханик флагманского экипажа, опытный полярник Дмитрий Островенко обратился за помощью к жителям Зырянки. Всю ночь под «Аэрокобрами» топились железные печки, нашелся и брезент для покрытия, а для пилотов — ночлег и горячая

пища. Северяне хорошо понимали, что каждый доставленный на фронт самолет — дополнительный удар по врагу, еще один шаг к желанной победе. Да и кто тогда не желал этой победы! Утром вся группа истребителей поднялась в воздух.

День ото дня росло мастерство летного и инженерно-технического состава, обслуживающего трассу. Воздушный мост заработал на полную мощь. Указом Президиума Верховного Совета СССР Первая перегоночная дивизия была награждена орденом Красного Знамени, а большинство ее личного состава — боевыми орденами и медалями.

Между тем обстановка на фронтах сложилась крайне тяжелая: многие жизненно важные экономические районы страны были оккупированы фашистами. Западная пресса предсказывала скорый крах Советов. Промышленные магнаты Америки, заинтересованные лишь в высокой прибыли, всячески затягивали поставки нашей стране обещанного вооружения. В конгрессе США раздавались голоса, что Штаты не могут рисковать, не будучи уверены в последующей платежеспособности СССР. Отношение к Советской России и других стран империализма было не лучше. Хорошо это характеризует дневниковая запись, сделанная У. Черчиллем в 1942 году после посещения Москвы: «Я размышлял о своей миссии в это угрюмое, зловещее большевистское государство, которое я так пытался задушить при его рождении и которое вплоть до появления Гитлера я считал смертельным врагом цивилизованной свободы».

Но были и трезвые головы, понимавшие: падет Россия — не устоит и Америка. К ним принадлежал и вице-президент США Г. Уоллес, которого Ф. Рузвельт специально направил в инспекционную поездку по Северо-Востоку нашей Родины. Но президента убедили не теоретические доводы, а то, что увидел Уоллес: несмотря на войну, Колыма интенсивно строилась. Возводились совхозы, добывалось золото, и главное, люди, живущие здесь, были уверены в окончательном разгроме фашизма...

Всего по воздушному мосту из Фэрбенкса в Красноярск было доставлено за годы войны более 7300 самолетов. Не так уж и много, если учесть, что наша авиационная промышленность, особенно с конца 1943 года, выпускала ежегодно десятки тысяч современных боевых машин. Так что не особо весома была та помощь империалистической Америки. Американских самолетов на фронтах было немного.

...На трассе убедительно проявились сплоченность и самоотверженность советских людей, делавших все возможное и невозможное ради победы. Опыт работы на ней весьма пригодился и в мирное время для гражданской авиации.

Много героев-перегонщиков погибло на наших глазах. Я видел, как при взлете отказали оба двигателя самолета, которым управлял боевой летчик Барков. Загоревшись, с малой высоты упал в реку Б-25 с экипажем майора Бараненко. Сколько их было еще, бойцов авиадивизии, не доживших до Победы.

14 января 1984 года якутский оленевод Д. Неустроев обнаружил на одной из сопков, затерянных в глубине тайги, исковерканный фюзеляж самолета. Оленевод рассказал об этом в сельсовете. Вскоре выяснилось, что катастрофа произошла почти сорок лет назад. В Министерстве гражданской авиации СССР нашлась архивная



справка, где было сказано, что 21 мая 1943 года при перелете звена самолетов третьего авиаполка перегонной авиадивизии из Сеймчана в Якутск один из них пропал без вести. Это был экипаж старшего лейтенанта В. Г. Лесных, воентехника первого ранга Г. Г. Ведмицкого и штурмана, лейтенанта С. А. Сивильгина. Якутская научно-исследовательская лаборатория судебной экспертизы с помощью фотографирования в отраженных инфракрасных лучах установила номер найденного на месте аварии партбилета. Он принадлежал Сивильгину!



Для торжественного захоронения останков экипажа в село Тополиное, близ которого упал самолет, приехали дети Лесных и Ведмицкого. Позже, благодаря газетной публикации, отыскалась дочь Сивильгина Людмила, его братья — ветераны Великой Отечественной Александр и Михаил. Рабочие и служащие совхоза «Тромпонский» воздвигли на месте гибели летчиков обелиск. У него дают клятву школьники, которых принимают в пионеры и комсомольцы. Отсюда юноши уходят служить в Советскую Армию.



Шерль Д.С. 1984г.  
Адъютант Мазурука И.П.

Из магаданского альманаха «Ты плюс мы» нам стало известно о патриотической деятельности группы «Поиск» с Сеймчанского авиапредприятия, которую возглавляет В. А. Матвеев. Благодаря им были извлечены из небытия имена экипажа капитана А. Ф. Охупкина, потерпевшего катастрофу в районе рек Колыма и Нагаин, установлен обелиск погибшим.

На днях я получил два письма. Первое - из Якутска, от жителя поселка Жатан Трескова. Он просил рассказать об обстоятельствах гибели самолета Б-25 одного из лидеров Якутского перегонного полка майора Бараненко. Тов. Капленков из чукотского поселка Эгвекино интересовался пропавшим самолетом Си-47 командира Е. Ф. Герасимова, потерпевшим аварию в горах на подходе из Сеймчана к Уэлькалю. Обоим я подробно ответил.

Нас, ветеранов воздушной трассы, радует интерес жителей Севера к героическому прошлому Северо-Востока. За последнее время, судя по массе писем, которые мы получаем с Чукотки, Колымы, из Якутии и Красноярского края, здесь развернулась большая работа по розыску погибших пилотов, установке надгробий, обелисков и памятников. В школах, клубах, красных уголках создаются фотостенды, открываются выставки и целые музеи, посвященные нашей трассе. В патриотическое движение включаются пионеры и комсомольцы, люди среднего возраста и пенсионеры.

Сегодня, когда вся страна готовится встретить 40-летие Победы над фашистской Германией, нам, ветеранам, особенно отрадно, что героический труд «воздушных работников войны» из перегонной авиадивизии не пропал даром, не забыт молодыми поколениями. Мне рассказывали, что в Сеймчане, в краеведческом музее, подвигу военных летчиков посвящен целый раздел. В нем представлены фотографии экипажей перегонщиков, различные документы. Отдельный стенд рассказывает об истории авиадивизии. Неподалеку - детали и другое оборудование, снятое с самолета капитана А. Ф. Охупкина и доставленное в райцентр энтузиастами. Боевая машина и после своей гибели «работает»: на примере героев Великой Отечественной воспитывается наша молодежь, те, кому и сегодня, и завтра продолжать дело, начатое отцами, крепить далее могущество и обороноспособность нашей Родины.

Масса энтузиастов делом показывает, что «Никто не забыт, ничто не забыто – не пустые слова для советских граждан. Это наглядно видно из той кропотливой работы, которая проделана по изучению истории Первой перегонной авиадивизии.

Должен отметить, что наиболее серьезную работу проводит в этом плане сеймчанская группа «Поиск», которой мы всячески стараемся помочь в их благородном деле. Сейчас у меня на столе лежит фотография группы со схемой, где отмечено место гибели самолета, со снимком обелиска. И мне хочется сказать всем вам, дорогие друзья, огромное спасибо от нас, ветеранов, за ваш патриотический труд, за память о тех, кто не жалел своей жизни во имя Победы.

*Новая Колыма. 1984. 21 июня*

## Выполняя приказ Родины



О Захаренко Ольге Рудольфовне и Семене Кузьмиче я узнал от Раисы Кирилловны Славиной. Написал им. И вскоре получил ответ:

«Ваше письмо взволновало и меня, и Ольгу Рудольфовну. Вы проводите большую нужную работу. Молодежь, да и не только молодежь, должка знать, как ковалась победа

нашего народа в Великой Отечественной войне. Одним из участников ВОВ была наша трасса Красноярск - Уэлькаль, ее люди внесли свой, пусть небольшой, вклад в быстрейший разгром врага.

Для нас, работавших на перегонке самолетов, воспоминания о тех днях особенно дороги».

В этом письме Семен Кузьмич коротко сообщил о себе и Ольге Рудольфовне.

В 1939 году он окончил Московское авиационно-техническое училище. Получил звание техника-лейтенанта, или, как тогда называли, воентехника 2-го ранга, и был направлен в один из авиационных полков в Белорусский особый военный округ. На вооружении подразделения были самолеты СБ.

В июле этого же года полк был переброшен в Монгольскую Народную Республику, где участвовал, в событиях на реке Халхин-Гол. Затем С. К. Захаренко служил в Забайкальском военном округе.

Ольга Рудольфовна в 1941 году окончила 4-й Московский авиационный техникум Гражданского воздушного флота и была направлена на работу во Фрунзе, в эскадрилью ГВФ, а затем в перегонную авиационную группу.

«Неожиданно и вероломно на нашу Родину напал жестокий фашист. Будничные заботы, личные планы сразу забылись, как будто их никогда и не было. Из выступлений товарища Молотова узнали, что это не провокация, а самая настоящая война, целью которой было полностью уничтожить наш народ, нашу культуру. И размах ее поразил нас, враг сразу начал наступление на огромной территории по всей нашей западной границе - от Черного до Белого морей.

Мы люди военные, уже испытавшие, что значит война, бросились строчить рапорта с просьбой отправить на западный фронт.

Ответ был по-военному строг - служите, где прикажет Родина...».

...Между нами завязалась переписка. С каждым новым письмом все больше и больше я узнавал о жизни семьи Захаренко. По-разному начиналась их трудовая

жизнь в авиации. Семен Кузьмич воевал на Дальнем Востоке. Ольга Рудольфовна выполняла особые задания на крайнем юге.

Они не знали, что когда-нибудь встретятся. Но вот каждый из них получил военный приказ.

Этот приказ решил за них: они должны встретиться и не где-то в Москве, а в местечке, название которого и не на всех картах найдешь...

«В октябре 1942 года распоряжением Главного управления кадров ВВС я был направлен на воздушную трассу Красноярск — Уэлькаль, — вспоминает Семен Кузьмич. — Что это за трасса, никто не знал. Да и говорили о ней мало и только в закрытых помещениях.

Место сбора было обозначено — станция Сковородино (под Хабаровском). Оттуда группа военных, в которую входил в основном инженерно технический состав, самолетами ТБ-3 была переброшена через Алдан в Якутск.

В Якутске уже находился штаб воздушной трассы, командиром оказался полковник Илья Павлович Мазурук. Об этом легендарном летчике мы много слышали хорошего.

В Якутске прибывших быстро распределили по полкам и пунктам, где они должны были базироваться. Я попал в 3-й перегоночный авиаполк, в местечко Сеймчан, на должность начальника связи и радионавигации полка, или, как мы называли, аэропорта Сеймчан.

Начальником аэропорта, или авиабазы (авиагарнизова), был назначен полковник Мухин.

В конце октября в числе первых на самолетах Си-47 нас перебросили в Сеймчан. Прибыв, мы увидели несколько домиков и строящуюся взлетно- посадочную полосу. Наш самолет подрулил и встал рядом с бипланом У-2. Стоянка была у самого леса, так что тень от невысоких, но густых деревьев падала на наши самолеты и маскировала их.

Мы пошли через взлетную полосу к штабу, который находился на другой стороне. Нас встретили временно исполняющий обязанности начальника гарнизона капитан Самохвалов и начальник связи младший лейтенант Чернявский. Они нам показали свое нехитрое хозяйство.

В это же время садились самолеты с летным составом. Летно-технический прибывал шумно. На груди многих ярко сверкали новенькие ордена и медали. Это были кадровые военные из фронтовых полков, даже гвардейских.

В аэропорту с ВПП было небольшое здание. В нем разместились штабы полка, авиабазы и другие подсобные службы. За дорогой на отлете находились два коттеджа, в одном из которых располагались метеостанция и радиобюро, в другом — командование полка и авиабазы. Рядом — два одноэтажных рубленых дома. В одном разместилась санчасть, в другом, коридорного типа, — общежитие, в основном санработников аэропорта. На другой стороне ВПП, за стоянкой самолетов Си-47, на-

ходило каркасно засыпное здание барачного типа. Общежитие и столовая для летного состава только строились.

Разместить прибывающий летно-технический состав в имеющихся не было возможности. Выход нашли — заняли бараки Юго-Западного ГУ, поселили в них технический состав полка и на первое время — летный. На скорую руку соорудили клуб и столовую.

А в воздухе уже появились первые эскадрильи боевых самолетов. Для нас это было радостное событие. Мы даем конкретную помощь фронту! Маленькие истребители, как стаи уток за вожаком — бомбардировщиком, красиво проходят над аэродромом, уточняют ветер и веером, разойдясь друг за другом, заходят на посадку. Деловито урча мощными моторами, поднимая тучи пыли, самолеты выруливают на указанные воентехниками стоянки. Смолкает рев моторов, оседает пыль, и летчики устремляются к столовой.

Пока мы их не знаем, но скоро с каждым станем настоящими друзьями.

... В конце 1942 года рядом с общежитием работников аэропорта было построено здание для летного состава, а в 1943 году напротив него - столовая и ангар. Всем строительством руководил инженер Григорец Александр Иванович (после переезда работал во Внуково, умер в 1950 году).

Ознакомившись с месторасположением аэродрома и поселка, Захаренко приступил к исполнению обязанностей начальника связи и радионавигации.

Из радиотехнических средств, к тому времени в порту был развернут пеленгаторный пункт. Он находился по оси ВПП на расстоянии 600-700 метров от торца - в направлении Верхнего Сеймчана.

Там же в отдельном здании засыпного типа был установлен 500-ватный передатчик и самолетный передатчик типа РСБ. Первый использовался для наземной связи и как приводная радиостанция, второй - для дальней связи с самолетами в воздухе и передачи пеленгов.

В начале 1943 года над штабом была надстроена вышка для управления самолетами в районе аэродрома, где для командной связи использовалась многоканальная бортовая радиостанция СКР. К концу этого же года был построен небольшой передающий центр для наземной оперативной связи и сбора метеоинформации. Центр находился между аэродромом и Сеймчаном - справа от дороги. Здесь были установлены два передатчика и свое автономное питание. Этот передающий центр принял на себя основную нагрузку и использовался до начала 1945 года.

В 1944 году по приказу ГКО было начато строительство вынесенных передающего и приемного центров. Передающий строился за поселком Сеймчан - справа от дороги на Эльген, в 5-7 километрах от аэропорта. Приемный - за Верхним Сеймчаном.

После длительной переписки с семьей Захаренко, в 1983 году, я посетил их в Москве. Это оказались милые, добрые люди. Их гостеприимству не было конца. С такой душевной теплотой могут встречать только истинно русские люди.

Они живут полной жизнью. Работают. Воспитали достойных детей, сейчас растят внуков. Пока я находился у них, то и дело раздавались телефонные звонки. Это друзья, дети, внуки беспокоились о здоровье Семена Кузьмича - он только выписался из больницы. По возрасту супругам пора на пенсию, но они не могут представить себя без работы.

...Семен Кузьмич в 1947 году поступил учиться в Военно-Воздушную академию им. Жуковского, успешно окончил ее и был оставлен на преподавательской работе, защитил кандидатскую диссертацию.

В 1970 году демобилизовался в звании полковника авиации и перешел заведующим кафедрой в Московский институт радиотехники, электроники и автоматики.

Ольга Рудольфовна после войны закончила МАИ и работает старшим инспектором в Государственном научно-исследовательском институте Гражданской авиации...

Вместе с хозяевами гостеприимного дома рассматриваем фотоальбом. Редкие снимки уносят на крыльях воспоминаний в тот далекий Сеймчан.

«Из командования 3-го ПАП я хорошо помню, продолжает Семен Кузьмич, полковника Твердохлебова, он погиб в Манчжурии в сентябре 1945 года. Его заменил майор Фролов. Первым командиром 3-й авиабазы, как я уже упоминал, был полковник Мухин, после него, очень короткое время, — майор Смертин, которого где-то с мая 1943 года сменил полковник Скоробогатов Семен Васильевич, депутат Верховного Совета. Это был всеми уважаемый командир, чуткий и отзывчивый, с ним было легко и приятно работать.

Служба связи в основном была укомплектована специалистами ГВФ. Работу передающего центра обеспечивали инженер Чернявский, техники-лейтенанты Елькин, Шпаков, вольнонаемный Лаппо Альфонс Иванович. На них же возлагалась профилактика и ремонт аппаратуры всего порта.

Должен заметить, что при огромной нагрузке передающего центра работали практически круглосуточно, не было ни одного случая срыва связи из-за отказа техники...».

С Особой теплотой вспоминает Семен Кузьмич радистов-операторов Бушуева Костю, Кошмелеву Тамару, Балакину Нонну, Егорову Женю. Операторы высшего класса, они обеспечивали бесперебойную оперативную наземную радиосвязь и сбор метеоданных по трассе даже в условиях непрохождения радиоволн, что особенно наблюдалось в зимнее время.

В таких случаях связь осуществлялась на средних и длинных волнах через промежуточные точки: Марково и Уэлькалем - через Омолон, с Якутском

- через Берелех и Оймякон. Правда, были случаи, когда из-за непрохождения аэропорт (на несколько часов и даже суток) оставался без связи (особенно в первое время — до ввода передающего центра с более мощным передатчиком).

Перегонка самолетов из-за отсутствия метеоданных по трассе была сопряжена с большим риском и, как правило, прекращалась. Вылет самолетов-разведчиков погоды большого эффекта не давал из-за короткого светлого времени суток. Следует отметить, что непрохождению радиоволн сопутствовала отличная летная погода, и отсутствие метеоданных выводило командира полка из равновесия.

«Помню, - рассказывает Семен Кузьмич, - в один из таких дней вызывает меня Твердохлебов на метеостанцию. Захожу, он стоит над пустой метеокарткой.

- Почему нет данных о погоде!

- Непрохождение. Мы никого на слышим.

- Ничего не хочу знать. Через два часа должна быть сводка погоды из Якутска. За невыполнение приказа будете отвечать!

Данных о погоде ни через два часа, ни через четыре, не было, и только на следующий день мы их получили.

Естественно, отвечать мне не пришлось, а вот с условиями радиосвязи на Севере он стал считаться.

Командира понять можно - весь аэродром был забит самолетами, летная хорошая погода, а перегонять нельзя.

И Твердохлебов, и Фролов - грамотные командиры, хорошие летчики, но, до тех пор пока не изучили особенностей радиосвязи в тех широтах, нередко требовали от подчиненных невыполнимого...».

В зимнее время при низких температурах перегонка через Сеймчан была невозможна. При посадке даже одного самолета из-за инверсии весь район аэродрома заволакивался таким туманом, что на расстоянии 10 метров уже ничего не видно. В таких случаях самолеты перегонялись через Магадан. Для этого необходимо было организовать сбор метеоданных по маршруту Марково—Магадан—Якутск.

Предварительно приходилось вылетать в Магадан, а оттуда на У-2 с представителем соответствующих органов по метеоточкам Гидрослужбы вдоль побережья Охотского моря.

««В один из таких полетов, — продолжает Семен Кузьмич, — по возвращению в Магадан захожу в свой номер гостиницы, а там накурено, на кроватях полно меховых курток и за столом человек десять в военной форме. Оказалось, это экипаж одного из подбитых японцами американского самолета Б-17, летающая крепость, который еле дотянул до Сахалина и произвел посадку. Экипаж же был эвакуирован в Магадан.

Простые американцы всегда тепло относились к русским. И в этом раз была очень бурная теплая встреча, после которой я вышел без единой эмблемы (птички, звездочки, пуговицы), но и мне они насовали полные карманы сувениров (сигареты,

зажигалки, эмблемы). Возможно, что где то в Чикаго на стене висят мои звездочки, как память о ВОВ»...

Не меньшую роль, чем наземная связь, играли средства радионавигации - пеленгаторные пункты, пригодные радиостанции.

Операторами-пеленгаторщиками в Сеймчане работали асы своего дела, радисты высшего класса — капитан Матвеев (умер в Сеймчане в 1944 году), Шилкина Женя — впоследствии работала в НИИ ГА, Малых Клава. Четкость, аккуратность в работе, знание особенностей техники пеленгования — их отличительная черта, за что они пользовались большим уважением летного состава.

По радиопеленгам, передаваемым на борт, летчики выходили в район аэродрома и, что очень важно, по пеленгам же осуществляли посадку в сложных условиях - ночью, в туман, в снегопад. Одновременно использовалась и приводная радиостанция.

«Вспоминается случай, рассказывает Семен Кузьмич Захаренко, поздно вечером, зимой 1942 года, узнаем, что в Сеймчан летит Мазурук. Погода испортилась, валом идет снег, видимость практически нуль. Включили прожектора и огни на ВПП - они освещают белую стену и видимость становится вообще только перед прожектором. Но высокое летное мастерство Ильи Павловича в сочетании с четкой работой пеленгаторщика, капитана Матвеева позволили благополучно посадить многотонный бомбардировщик»...

Летный состав так уверовал в надежность и точность работы пеленгаторных пунктов, что перестал брать с собой полетные карты, которые особенно в зимнее время большой информации и не могли дать, поскольку на отдельных участках не было характерных ориентиров, к которым можно было бы привязаться. Однако это было грубым нарушением Инструкции по производству полетов. Поэтому последовал приказ - брать в полет карты обязательно.

Для определения местоположения самолетов были отработаны две пеленгаторные сети: для западного направления - Сеймчан, Оймякон, Зырянка; для восточного - Сеймчан, Марково, Зырянка. Эти пеленгаторные сети позволяли определять местоположения самолетов и довольно точно.

«Помню, продолжает Семен Кузьмич, из Якутска на Си-47 после очередной перегонки группы самолетов возвращался наш полк. С самолетом была устойчивая связь. Примерно через час после вылета с борта передают:

- Отказала бензопомпа, качаем вручную, а через минут десять сообщают:

- Подача топлива с перебоями, идем на вынужденную.

Передача была запеленгована Сеймчаном, Зырянкой, Оймяконом. По полученным пеленгам было установлено место посадки самолета, что позволило быстро оказать помощь и эвакуировать летчиков.

При перегонке группы самолетов из Марково в Сеймчан у майора Полянского отказал двигатель. Он сообщил, что идет на вынужденную.



И здесь по взятым пеленгам точно было определено место посадки...».

Средства связи практически работали круглосуточно, техники-операторы выходных почти не имели.

Особенно в тяжелых условиях трудились операторы на пеленгаторном пункте. Пеленгатор размещался в легкой каркасно-засыпной коробке размером 1,2x1,2 метра и высотой 1,8 метра. В такой, продуваемой со всех сторон, избушке, температура зимой мало отличалась от наружной. Отапливались электроплиткой, которая, естественно, обогреть помещение не могла. Работали в верхней одежде и перчатках. Летом же наоборот — было душно и жарко.

Жили девушки в каркасно-засыпном бараке на другой стороне аэродрома. Условия здесь были тоже не из лучших. Нередко приходилось ложиться спать в одежде.

Были и «отдушины», когда по тем или иным причинам самолеты не перегонялись. В такие дни устраивались концерты художественной самодеятельности. Активной их участницей была военфельдшер Раиса Кирилловна Славина. Летом иногда выезжали купаться на старицу Колымы.

...Война подходила к концу. И чем ближе ощущалось дыхание Победы, тем тяжелее Захаренко и их однополчане переживали гибель своих боевых Друзей.

«Самолеты перегонялись практически до июля, — рассказывает Семен Кузьмич. — При перегонке одной из последних групп из Марково в Сеймчан погиб Алексей Терентьев. Утром в 7-8 часов группа пришла в Сеймчан и начала перестраиваться на посадку. При правом развороте один самолет потерял управление и у всех на глазах врезался в землю.

Незадолго до этого трагического случая Леша женился на Нонне Балакиной. Она готовилась стать матерью...

Семен Кузьмич, закрыв альбом, откинулся на спинку кресла. Мы молчали. Столько впечатлений от всего увиденного и услышанного. Я уже давно занимаюсь поиском участников перегонки воздушных судов. Встречался со многими знаменитыми летчиками. Не раз поражался их волей, настойчивостью, упорством, смелостью.

И вот теперь услышал рассказ наземного работника войны. Он меня покорила. Семен Кузьмич сглаживал острые моменты, старался рассказать самое главное из своей службы и службы однополчан, о которых пока не написано ни очерков, ни книг. Они себя называли «прозой войны». Хотя на плечи техников легла самая трудная часть: днем и ночью, летом и зимой, в любую погоду готовить самолеты к вылету. Ключи и гайки прикипали к ладоням. Распухшие, кровоточащие пальцы любовно сворачивали «козью ножку» пилоту, вернувшемуся из полета, и принимали машину в свои объятия, что-то заменяя, что-то клекая и подтачивая. И так изо дня в день, до самой Победы.

Родина высоко оценила ратный труд техника - лейтенанта Семена Кузьмича Захаренко, наградив его орденом Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, медалью «За боевые заслуги» и многими другими.

Боевая подруга Семена Кузьмича Ольга Рудольфовна Вышинская, воентехник 3-го ПАП по РЭСОС, стала его женой. И вот они уже много лет идут рядом по жизни. Родина и Ольгу Рудольфовну удостоила многих наград. Она стала «Отличником Аэрофлота».

В декабре 1984 года, будучи в Москве, я вновь посетил семью Захаренко. На память сеймчанцам они оставили в моем альбоме, посвященном 40-летию Победы, такие записи:

*«Выполняя приказ Родины, в трудных условиях Севера мы, женщины, сделали все возможное, чтоб приблизить день Победы!» (О. Захаренко).*

*«Память о героических годах ВОВ и о тех, кто ковал победу,— сохраните навечно!» (С. Захаренко).*

*В. Матвеев*

*Новая Колыма. 1985. 6,19 февраля*

## Дожить до Победы...

*Группа энтузиастов из Сеймчанского авиапредприятия во главе с В. А. Матвеевым продолжает идти по следам пропавшего самолета. Мы уже рассказывали о той напряженной и кропотливой работе, какую проделали члены экспедиции по розыску родственников, друзей и сослуживцев погибшего экипажа самолета А-20. Поиск продолжается, выявляются все новые и новые подробности о нелегкой и опасной работе пилотов северных перегоночных трасс.*



Командующий состав 1-ой перегоночной дивизии г.Якутск. Слева Мазурук И.П.

В поиск включился бывший начальник особой воздушной трассы Уэлькаль— Красноярск, депутат Верховного Совета РСФСР, Герой Советского Союза, заслуженный полярный летчик, генерал-майор авиации Илья Павлович Мазурук. В прошлом году ему исполнилось 75 лет, но Илья Павлович по-прежнему бодр и

неутомим, ведет большую общественную работу, пишет книги.

С радостью и волнением вскрываю объемистый пакет — и в моих руках обстоятельное письмо человека, чьими книгами я зачитывался в детстве, чьими подвигами гордился. Мысленно вместе с ним прокладывал тогда новые трассы над Камчаткой, покорял Северный полюс. Эти книги привели меня в авиамодельный кружок, в авиацию, на Крайний Север... Читаю письмо — и открывается передо мной еще одна героическая страница Великой Отечественной.

- Делаете вы хорошее патриотическое дело. Припоминаю, что летом 1943 года командир третьего полка полковник Твердохлебов доносил, что пропал самолет А-20-III. Ушел с аэродрома Сеймчан в полет и не вернулся. Три человека погибших? Да, там было именно три человека! Значит, это они! Фамилии и адреса их вам даст бывший начальник штаба авиадивизии (к тому времени эти данные уже были известны — В. М.). Мои предположения о причинах аварии. Летом 43-го горели леса. Сильный дым сокращал видимость до одного километра... Посылаю вам материалы о трассе и работе на ней...».

### **Из биографии И. П. Мазурука.**

В годы Великой Отечественной выполнял правительственное задание по перегонке самолетов по ленд-лизу из США в СССР. Был начальником Красноярской авиатрассы ВВС и одновременно командиром первой перегоночной авиадивизии. В 1944 году возглавил перелет четырех гидросамолетов «Каталина» по маршруту штат Северная Каролина - Бразилия - Сенегал - Марокко - Египет - Сирия - Иран - Баку - Астрахань - Москва. После войны ему, едва ли не единственному в истории Аэро-

флота, начальником Главного Управления ГВФ Байдуковым был выдан мандат, предоставляющий право заместителю начальника НИИ ГВФ пилоту первого класса И. П. Мазуруку «...принимать решение на вылеты, прилеты и маршрутные полеты на самолетах НИИ ГВФ при проведении испытательской работы, независимо от существующих минимумов погоды».

### **Из летописи трассы.**

В начале Великой Отечественной войны поставки в СССР из Англии и США боевой техники - в том числе и самолетов, осуществлялись по двум путям. Первый пролегал от портов западного побережья Америки по Тихому и Индийскому океанам, Аравийскому морю и Персидскому заливу в порт Басра. По этому маршруту суда шли более двух месяцев. Из Басры самолеты перевозились по железной дороге через Иран и после сборки перегонялись по воздуху в СССР. Второй путь был менее длинным, но сопряженным с большим риском. Он пролегал от восточного побережья Америки и Англии до Мурманска или Архангельска. Проходу судов здесь активно противодействовали гитлеровские морские и воздушные силы, базировавшиеся на побережье оккупированной Норвегии.

Летом 1942 года в ходе переговоров, инициатором которых выступил Советский Союз, союзные страны одобрили новый маршрут: через Аляску и Сибирь, в общей сложности примерно 14 тысяч километров: из США через Канаду и Аляску до Фэрбенкса, оттуда - до Красноярска и далее - на фронт.

### **Из воспоминаний И. П. Мазурука.**

«Самолеты пилотировались летчиками США до Фэрбенкса. Здесь на авиабазе находилась советская миссия по приему техники, ей руководил полковник Мачин. Наш летный и технический персонал под руководством американских и собственных специалистов изучал полученные машины: истребители Р-40 «Киттихаук», Р-39 «Аэрокобра», средние бомбардировщики Б-25 «Митчел», А-20 «Бостон», транспортники Си-47. Все они имели конструктивные и прочие особенности. Большие трудности для русских авиаторов представлял языковой барьер, хотя наши и овладевали английским языком быстрее, чем американцы — русским. Все надписи и инструкции в самолетах были, естественно, написаны по-английски. Затруднителен в полете был и перевод в метрическую систему мер принятых на Западе единиц — галлонов, футов, миль. Но, движимые чувством высокого патриотизма и желанием как можно скорее и полнее помочь фронту, наши летчики и техники, в основном молодые и малоопытные, все же быстро и хорошо справлялись с порученным делом. И это, несмотря на новизну обстановки и незнакомую технику. Инструкторы-американцы удивлялись их способностям.

Передо мной — письма. И в глянцевых современных конвертах, и солдатские пожелтевшие от времени треугольники, присланные друзьями и родственниками членов погибшего экипажа. Вот один из таких треугольников. Он послан в годы войны командиром экипажа, заместителем командира эскадрильи второго перегоночного авиаполка, капитаном Александром Федоровичем Охупкиным своей жене и сыновьям. Торопливо и вместе с тем четко бегут строки:

«Привет из Уэлькаля! Здравствуйте, Поляночка, Станислав и Эдуард. Примите мой привет и наилучшие пожелания в вашей жизни. Страшно хочется побывать на Родине. Работы по горло. Скорей бы победа над проклятым врагом - и мы снова вместе. Я знаю, что вы рады победам Красной Армии вместе со мной. Ведь это приближает час окончательной расплаты с гитлеровцами. Мы победим!

...Работа моя, Поляночка, тебе известна. Работа важная и ответственная. Трудно. Но ничего, победим. Приходится бороться с непогодой, холодом и прочими «прелестями» данного края. Крепко целую своих дорогих сыночков и желаю им замечательного здоровья и надежды на встречу со своим папой, который хочет видеть всех, чем скорее, тем лучше».

Штемпель полевой почты свидетельствует: это письмо и еще два отправлены 1 декабря 42-го, 5 и 26 мая 43-го годов. Последнее — ровно за месяц до гибели капитана Охапкина. Он так мечтал дожить до Победы!

Письма эти были пересланы нам почти через год после начала поиска, в канун праздника Победы. Мирного праздника. Нелегко было жене капитана Охапкина, Полине Петровне, отвечать на запрос. И до сих пор свежа еще ее сердечная рана. «Несколько раз принималась отвечать на ваши вопросы, пишет она, и не могла: заливалась слезами, давление поднималось... Спасибо за память о погибших, в том числе и о моем муже. Да, погибли они за счастье людей! Очень горько, что не могу по болезни приехать и поклониться и поцеловать то место, где похоронен мой любимый муж, самый дорогой' и близкий человек моему сердцу...».

Долго-долго после окончания войны сама Полина Петровна, ее сыновья пытались узнать, где погиб их муж и отец. Но точного места разыскать не удавалось. А нынче все выяснилось. И недалеко, видимо, то время, когда дети и внуки, которые «учатся отлично и часто интересуются своим дедом Сашей», смогут положить цветы к памятнику экипажу пропавшего самолета.

А поиск продолжается. Из ответа адресного бюро УВД Ворошиловградской области: «Фамилия Супруненко (Сопруненко) по отчеству Борисовна или Борисович не значится по области. 26.10.81 г. Прокопчук». Запрос на розыск следов штурмана погибшего экипажа Бориса Захаровича Сопруненко или его родственников, судя по извещениям и штемпелям на конвертах, пришел на место 24 октября. Ответ дан 26-го. На «розыск» по всей области затрачен один день, да и тот... воскресенье (!). Когда-то такая же история получилась с поиском родных стрелка-радиста В. Д. Скирдонова. Помогли тогда школьники — «красные следопыты»: нашли и родных, и знакомых. Думается, помогут они и сейчас.

Пока шел розыск, в Сеймчан пришло письмо со странным адресом: начальнику... госпиталя войск МВД. Работники связи пришли в недоумение: кому же вручать такое отправление? После недельных скитаний письмо попало к одному из участников нашей экспедиции, Г. А. Халюзову.

Невероятнейшую, почти неправдоподобную историю узнали мы. Писал бывший военный летчик, участник Великой Отечественной, пилот перегонной авиадивизии Петр Иванович Тюрин, майор в отставке. Вот вкратце история, которую он рассказал.

23 февраля 1943 года летчик Тюрин, перегоняя самолет с Аляски при плохой погоде и технических неполадках своей машины - истребителя, потерпел аварию. На большой скорости, с работающим мотором он врезался в гору. Машина разлетелась на мелкие части, а Тюрин... остался жив, хотя и страшно был изуродован. Собирали его, как говорится, по кускам. Затем перевезли в госпиталь в Сеймчан, Но самое удивительное даже не это. Петр Иванович Тюрин вновь стал летать! И в той же перегоночной авиадивизии. Сначала с костылями, затем, когда врачи захотели списать полуинвалида, и без них. Он доказал, что наравне со своими товарищами может выполнять любое боевое задание.

Забегая вперед, скажем, что врачи удивлялись невероятной живучести организма этого человека. Судите сами: переломаны ребра, выбиты из суставов руки и ноги, раздроблены кости, в нескольких местах пробита голова. Долгое время после того, как его подобрали, Петр Иванович не мог узнавать знакомых, называть предметы, его окружающие, не понимал вопросов, с какими к нему обращались. По существу, ему пришлось заново учиться говорить, ходить, видеть. Целых два месяца провел Тюрин в госпитале, затем лежал в больнице в городе Якутске. И вдруг, снова в строй, и не неполноценным инвалидом, а боевым пилотом, на ответственной участку работы, где требовалось немало выдержки, хладнокровия, умения быстро ориентироваться в незнакомой технике и обстановке, а главное - физических сил.

Лишь перед концом войны ранения и контузии дали себя знать. И вновь боевой летчик проявил мужество, не стал скрывать от товарищей, что ему становится все труднее и труднее переносить полеты. Подал рапорт начальству, обратился к врачам, после чего и был комиссован с летной службы.

Можно только приблизительно представить, сколько пришлось испытать этому человеку, как невероятно тяжело ему было встать на ноги и вернуться в строй друзей.

Честно говоря, поверить в эту историю было трудно. И на «материке» П. И. Тюрин не встретил понимания, когда захотел оформить инвалидность, ведь в свое время он не пожелал никаких справок и обследований, лишь бы остаться в строю.

Вновь в различные инстанции полетели запросы, тем более, что в письме бывший летчик ссылался на вполне конкретных очевидцев. Но живы ли они и где их теперь искать?

Несмотря на все неясности и трудности, розыск увенчался успехом! Вероятно, мы еще вернемся к подвигу человека, которого без особой натяжки можно сегодня назвать колымским Маресьевым. Нашлись очевидцы того, что было с П. И. Тюриным, врачи, его лечившие, и даже сам И. П. Мазурук вспомнил и подтвердил правдивость рассказа ветерана.

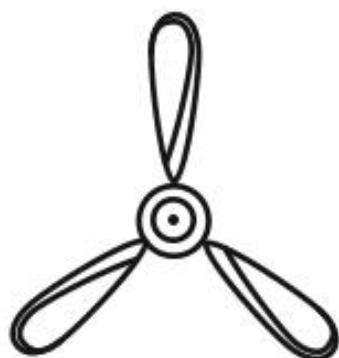
А в Сеймчан все идут и идут новые весточки. И из них все яснее видно, какую громадную и самоотверженную работу вели в годы войны отважные советские авиаторы—летчики перегоночных эскадрилий. Поиск продолжается.

*В. Матвеев*

*Новая Колыма. 1982. 13 ноября*

## Раздел 2

# ***СУДЬБЫ ВОЕННЫЕ, СУДЬБЫ ЛЮДСКИЕ...***



## Генерал Угрянский



И снова Москва. Много лет приводят дороги поиска меня в этот город. Здесь стало почти все знакомым. Немало пришлось исходить, разыскивая дома, в которых живут, пока незнакомые мне люди — ветераны 1-й Перегоночной авиадивизии.

Иду на Плющиху. Здесь живет бывший сеймчанец, летчик 3-го Перегоночного авиаполка Владимир Угрянский. Застану ли его, ведь сегодня 31 декабря 1985 года. Вчера я долго звонил в квартиру, но никто не вышел. Может и сейчас напрасно...

Вот и дом. Поднимаюсь на четвертый этаж, нажимаю кнопку звонка. Дверь открывает мужчина среднего роста. Вопросительно смотрит на меня.

-Простите, мне нужен Угрянский Владимир Дмитриевич.

-Это я.

Объясняю цель моего прихода. Владимир Дмитриевич приглашает пройти в комнату. Уверяю, что я не надолго, понимаю — канун Нового года, но у меня нет времени, второго января должен улететь из Москвы.

Удобно располагаемся за столом. Появляются фотографии, много фотографий. И мы «улетаем» в далекое прошлое военного летчика-истребителя 3-го Перегоночного авиаполка Владимира Дмитриевича Угрянского.

Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков-истребителей он закончил в 1938 году и за отличную успеваемость был оставлен в ней инструктором. Однокурсники, получив назначение, разъехались по частям. Ему тоже хотелось в часть, но и учить летать других было заманчиво. Этой работе он отдался всей душой.

Незаметно пролетели три года. И вот однажды утром все изменилось. Война. Из сообщений по радио узнали, что на нашу Родину вероломно напал враг. . .

-Мы, инструкторы, вспоминает Угрянский, сразу подали рапорт по команде и скоро услышали:

Вы нужны здесь! За подачу повторных рапортов пойдете под суд.

10 октября 1941 года меня вызвали в штаб школы и, вдруг вручили пакет с документами, приказали отбыть в действующий авиаполк. Так я оказался в 605-м истребительном, действовавшем на Юго-Западном фронте. В полку на вооружении находились самолеты-истребители Як-1. Пришлось с ходу овладевать новой техникой, ведь в школе летали на По-2, И -15, И -16 и «Чайках». Времени на учебу не было. Полк вел напряженную боевую жизнь. Нам, нескольким новичкам, дали



несколько провозных полетов с боевого аэродрома, который постоянно подвергался налетам вражеской авиации. Задача перед полком стояла простая: бить врага где бы не встретился, но не допускать, чтоб сбили тебя или тех, кого прикрываешь.

Боевые вылеты следовали один за другим. . .

Владимир Дмитриевич задумался, на минуту увлеченный воспоминаниями далеких боев.

- За что Вы получили первый боевой орден, спросил я.

- Первый орден? Он всегда памятен. У меня это было просто. Я уже был заместителем командира авиаэскадрильи. В начале 1942 года повел свою эскадрилью сопровождать штурмовики Ил-2. Сопровождение штурмовиков для нас было одним из трудных боевых заданий. Ил-2 обычно летают на малых высотах, недаром фашисты их прозвали «Черная смерть», по ихнему «Шварц Год», так как винтами рубили головы. Нам же приходилось летать чуть выше штурмовиков и в районе цели весь зенитный огонь шел по нам. Кроме того фашистские истребители атаковали Илы сверху, а у нас для отражения не хватало высоты. Вот и выкручивайся как хочешь, но чтоб ни один Ил не был потерян.

Вот и повели мы своих штурмовиков все на том же Изюм-Борвенковском направлении. В нашей эскадрилье - 12 самолетов. Над целью, когда Илы обрабатывали аэродром противника, на нас свалилось 24 «мессера».

. . . В одном из вылетов Углянский, как и обычно, повел свою эскадрилью сопровождать бомбардировщики СБ. Над целью встретился с «мессерами», и в который раз завязался бой. Мотор «Яка» ревет на пределе. Бочка, и трассы «мессера» проносятся мимо. Боевой разворот, и снова атака. Вот «Як» вздрогнул и странно качнулся, значит попали, но пока мотор работает и крылья держат. Группа возвращается. Углянский отстает, но опасность миновала, поэтому дает команду, чтоб его не прикрывали. Долго тянутся последние минуты полета. Вдруг впереди заметил «Юнкерс». Сектор газа вперед до упора. Скорость медленно нарастает. Пора бить. В перекрестье прицела правый двигатель. Из-за всех сил жмет на чашечку, но пулеметы молчат. Кончился боезапас. «Тогда таран», — решает Углянский. Поворачивает нос «Яка» влево и видит от ужаса расширенные глаза вражеского стрелка. Тот торопливо крутит турель пулемета ему навстречу. Вот уже хвост «Юнкерса» заслонил весь горизонт и в этот момент командир видит, как неистует стрелок, но трассы проходят мимо крыла. Фашист поздно заметил опасность, но все же бросает самолет вниз и влево, стремясь уйти от сумасшедшего русского летчика. Углянский повторяет его маневр.

Треск заглушил звук мотора, что-то ударило по крылу, пронеслось мимо фонаря кабины, заставив пригнуть голову под козырек. Черная громадина «Юнкерса», проваливаясь и опрокидываясь, уходила вниз.

«Жив,— радостно мелькнуло в мозгу. — Жив, надо прыгать».

А самолет все глубже и глубже затягивало в отвесное пике. Углянский рванул ручку сброса фонаря кабины, но фонарь остался на своем месте. Ударил по нему

кулаком, но безрезультатно. Это все. Но почему самолет не штопорит? Убрал газ. Тряска уменьшилась. Плавно ручку на себя и «Як» с большой неохотой стал задира́ть нос. Горизонт поплыл вниз, и перед глазами открылось ясное голубое небо. Спасен, можно не торопясь лететь, ведь земля своя и люди вон приветливо машут руками.

Через сутки «Як» был готов к новому боевому вылету. . .

В июле 1942 года, продолжает Владимир Дмитриевич, пришел приказ отправить меня в распоряжение штаба корпуса. Оттуда получил направление в город Иваново. Здесь узнал о том, что предстоит выполнить особое задание командования.

Я попал в третий полк. Северный поселок Сеймчан, где предстояло проходить дальнейшую службу, встретил приветливо. Было чистое, голубое-голубое небо, солнце грело так, что захотелось раздеться и загорать. Но это уже была осень. Желтый цвет преобладал над зеленым. Мы приступили к выполнению задания. Истребитель Р-39 нужен был фронту. И надо было как можно быстрее доставить его туда.

Мой позывной - 216-й, а место в строю - справа последним. Слева летал 215-й. Это был Саша Липилин.

Владимир Дмитриевич передал мне одну фотографию.

По очертаниям гор я сразу узнал Сеймчан. С фотографии смотрели на меня знакомые люди. Это летчики-истребители Михаил Зайцев, Федор Тимшин, Александр Мокин, Лука Сидоренко, Костя Чистяков, Саша Логачев. Все они - из эскадрильи Углянского. С некоторыми я переписываюсь, других разыскиваю, но всех знаю в лицо. О каждом из них можно написать хороший очерк, а обо всех - книгу.

Но сейчас меня интересовал только сам Углянский. Его я искал целых три года.

- Хотите расскажу, как чуть не погиб, спросил он.

Мы вылетели как обычно. Мороз - за пятьдесят. Взлетели в Сеймчане, сходу построились и взяли курс на Якутск. Настроение отличное. Когда не было облаков, кто-нибудь выходил из строя и выполнял каскад фигур. Прошли Верхоянский хребет - эту кухню погоды, и сразу попали в серую муть. Видимость снизилась до двух километров. Стало болтать. И вдруг - тишина. Сначала не понял, но истребитель, опуская нос, стал проваливаться. Поддерживая нужный угол планирования, ищу куда приземлиться. К счастью, вижу перед собой ровное поле. Автоматически выпускаю шасси и Р-39 плавно катится по снежной целине.

Беру карту, пытаюсь установить место своей вынужденной посадки. Приземлился в 12 часов дня и, по-видимому, на озеро. Пока мотор не остыл, пытаюсь определить повреждение, оно где-то внутри. Снег усилился, посыпался с неба все быстрее и гуще. Сразу стало темнее. Да и пора: в этих широтах день короток и скоро наступит длинная ночь. В холодной кабине долго не просидишь. Надо сходить на берег и заготовить дров. Но прошел всего шагов двадцать, как стал проваливаться в снег по колена, потом по пояс. Больше часа выбирался на берег. Потом до полной темноты таскал деревья к самолету.

А снег шел и шел. Нет, не прилетят в такую погоду, видимость, от силы 20—30 метров. Сколько же дней и ночей мне здесь придется провести? Стал вспоминать рассказы бывалых полярников. Ничего утешительного. В этих краях бывает, что и по две недели метет так, что небо делается с овчинку.

Прошла одна ночь, вторая. Пора готовиться к следующей. Взяться за огромную лиственницу. Вот ее одолеть, много бы тепла от нее было. Но лиственница ни с места. И вдруг почувствовал чей-то взгляд. Рука рванула кобуру пистолета. В это время раздался выстрел, настоящий выстрел дробового ружья. Какой-то человек на лыжах подкатил к самолету. Усталость улетучилась. «Ура! Спасен!» Бросился к пришельцу. Это оказался якут, назвался Артамоном, но больше по-русски не знал ни слова.

Кое-как спросил, как он нашел меня. С трудом выяснил долго ли идти до его жилища. Он показал четыре пальца. Что это? Четыре дня, или четыре часа? И мы двинулись в путь: он - на лыжах, а я - пешком, проваливаясь по пояс в снег. Он то убегал вперед, то возвращался назад. А потом ушел и не вернулся. Но у меня был ориентир — его лыжня. Сколько я шел, не помню. Ночь сменилась днем. А потом, потом ничего не помню.

Очнулся от свирепого холода. Крупные звезды низко висели над головой. Понять ничего не могу. Лес, мороз, звезды, а я в одной гимнастерке, без комбинезона и унтов. Почему? С трудом встал на ноги. Их пронзили тысячи иголок. Осмотрелся. Невдалеке увидел маленькое оконце, в нем свет. С большим трудом нашел дверь. Стучусь, или это только кажется, что стучусь. Наверное, кажется, иначе почему же никто не открывает? Бью в дверь изо всех своих сил. Слышу женский голос спрашивает: «Кто там?». Отвечаю: «Советский летчик, впустите!». Дверь открывается. Чьи-то руки берут меня под мышки и тащат в дом. Яркий свет коптилки и чудовищная жара наваливаются на меня. И все это куда-то проваливается, как самолет в пике.

Спал я долго. Очнувшись, услышал голоса, говорят не по-русски. Постепенно прихожу в сознание. Вижу молодую девушку. Она улыбается. И я улыбнулся в ответ. Это - дочь Артамона. Она и поведала мне, что произошло. Ее отец - охотник. Проверяя капканы, услышал гул пролетающих самолетов. И вдруг один, последний, клюнул носом и пошел к земле. Артамон сразу понял, что случилась беда. Проследив, куда падает самолет, решил узнать, может летчик (воздушный каюр) жив, хотя в горах этого практически не могло быть. Но все же он пошел. . .

Далее девушка рассказала, что отцу надоело медленно идти, и, решив, что я сам найду по лыжне балаган, убежал домой. Но прошел день, а «небесный каюр» не появляется. И тогда отец и дочь, взяв нарты, пошли навстречу. Я лежал в снегу, в двух днях ходьбы до балагана.

В доме охотника я полностью восстановил силы. Мы вернулись к самолету. Сделали снежный домик. Стали ждать, когда меня найдут.

Вскоре в небе закружился СИ-47, сбросил необходимое: спальник, печку, палатку, продукты, и улетел. На другой день самолет прилетел снова, произвел посадку. Из кабины вышли солдаты и техники. А еще через два дня я смог сам взлететь и благополучно добраться до Якутска.

Вот так, благодаря Артамону, я и остался жив, закончил Владимир Дмитриевич.

А я подумал, что спасли летчика Углянского и его личное мужество, верность воинскому долгу, большая любовь к Родине.

Подшло время прощаться. Я уходил от летчика-истребителя, сеймчанца, ныне генерал-лейтенанта авиации Владимира Дмитриевича Углянского, унося его наказ сеймчанцам:

*«Лозунг «Все для фронта, все для победы» мы претворяли в жизнь в самых суровых метеоусловиях Крайнего Севера, поставляя самолеты фронту. Здесь я по-настоящему научился летать в любых условиях погоды. Часто взлетали и производили посадку в туман, даже в облаках летали строем, в боевом порядке до шестнадцати самолетов в группе. Мы много потеряли здесь наших боевых товарищей. Но сделанное ими остается в памяти навечно. В крайне примитивных условиях, под открытым небом, техники готовили нам самолеты к перегонке при температуре минус 52 градуса, и готовили очень надежно. Опыт личного состава полков Красноярской воздушной трассы следует изучать нынешнему поколению авиаторов. В. Углянский».*

*В. Матвеев*

*Новая Колыма. 1986. 9 мая*

## К полетам годен

13 ноября в «Новой Колыме» были опубликованы материалы под заголовком «Дожить до Победы...», подготовленные работником Сеймчанского авиапредприятия В. А. Матвеевым. В них рассказывалось о дальнейших поисках родных, знакомых, сослуживцев экипажа самолета А-20-III, погибшего в колымской тайге. Упомянут и потерпевший аварию близ Уэлькаля и оставшийся в живых летчик Петр Иванович Тюрин, которого по переписке разыскивали участники поисковой экспедиции. В. А. Матвеев рассказывает о героической истории этого пилота.

### ИЗ ГЛУБИН ПАМЯТИ

Проходят дни, недели... Летчик Тюрин надеется, ждет ответа. А у нас еще ни малейшей зацепки. Архивы госпиталя, где он проходил лечение, давно уничтожены. Врачей тех лет никто не помнит. Удастся ли их разыскать? А если и удастся, вспомнят ли они одного из сотен своих подопечных? Ведь сорок лет прошло. В каких глубинах памяти надо покопаться, чтобы извлечь из нее хотя бы намек на события давно минувших дней!

И вновь уходят запросы. В архивы и адресные столы, к ветеранам и следопытам. В Москву и Ригу, Минск и Орел, Алма-Ату и Ашхабад, Днепродзержинск и Днепрпетровск, всех и не перечислишь.



И вот у меня в руках — документ, первая ласточка нового поиска. Это летная характеристика на пилота четвертого перегоночного полка 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии Петра Ивановича Тюрина. Скупая, по-военному лаконичная, но уже на многое проливающая свет.

«На трассу прибыл в августе 1942 года. За время пребывания на ней перегнал 223 самолета. Налетал 1533 часа. Как летчик, подготовлен отлично. Слепая подготовка отличная. Может летать в сложных метеоусловиях. В 1942 году потерпел аварию на аэродроме Уэлькаль в сложных метеоусловиях (туман). После аварии налетал 1398 часов, из них на истребителях 900 часов. Летает отлично, жалоб на усталость в длительных перелетах не наблюдалось. Пилотаж в зоне на самолете Р-63 (Кингкобра — В. М.) выполняет отлично. В строю (летном — В. М.) ходит отлично. Всего с момента окончания школы налетал 2695 часов, слепого полета 239 часов, ночью 91 час. Летает на самолетах У-2, УТ-2, УТ-1, Р-5, СБ, Р-6, И-153, И-16, Як-1, ЛаГГ-3, Р-39, Р-40, Р-63, Си-47, АТ-6. Состояние здоровья хорошее, физически развит хорошо. По своим летным качествам может быть использован в истребительной авиации ВВС Красной Армии. Командир эскадрильи полковник Зорин. 19.10.45 года.

Добавление: тов. Тюрина целесообразно использовать в бомбардировочной авиации, как имеющего большой опыт в продолжительных (до 5 и более часов) полетах в сложных метеоусловиях. Летает отлично. Дисциплина отличная. Здоровье хорошее. Командир 1-й Краснознаменной перегоночной авиадивизии генерал-майор авиации Мельников».

Итак, пока все сходилось. Был Тюрин на трассе. Потерпел аварию. Вот только почему в документе она датирована 1942 годом, а в письме Тюрина 1943-м? Описка? Возможно. И тут приходит новое письмо от Петра Ивановича, уже в ответ на наше.

«Чкаловское летное военное училище я окончил в 1940 году. Закончил отлично, и нас, шестерых младших лейтенантов, направили инструкторами в Краснодарскую школу пилотов. Работал там по 1942 год, выпустил две группы учлетов. Дел было много. С утра и до вечера — полеты. Усталости нет, есть одно удовлетворение: я — летчик, летаю и учу, как когда-то учили меня. Мой УТ-2 не знает покоя. Мотор, перегретый режимами, шипит как змей. Но садится очередной курсант — и вновь машина безотказно тянет нас в синее-синее южное небо, к солнцу. Бочка, петля, иммельман, ранверсман — фигуры высшего пилотажа следуют одна за другой. Глаза курсанта блестят от удовольствия. Показываю ему большой палец: отлично! Идем на посадку. Рядом в зоне отрабатывают пилотажа другие. А немного в стороне идут парашютные прыжки с У-2.

Это безоблачное время кончилось неожиданно. Услышали из динамика голос Молотова: «Война!», Все посуровели. Тут уже не до южного неба. Бегу к командиру звена лейтенанту Шатунову, подаю рапорт. Прошусь на фронт. Ответа нет долго. Только в августе 1942-го вызывают в штаб и получаю приказ убыть из школы. Куда? Неизвестно. Пока в Москву. Из Москвы направили в город Иваново (именно там, по сообщению заслуженного полярного летчика И. П. Мазурука, формировались полки перегоночной авиадивизии — В. М.).

Я попал, продолжает Тюрин, в прибывший с фронта полк истребителей, где командиром был полковник Васин. Здесь мы прошли обучение на Р-39 «Аэрокобра». Учеба закончилась быстро, и мы всем полком на самолетах ЛИ-2 отправились на Север. Так я оказался в перегоночной авиадивизии.

### **ЗВЕЗДА НАД ВЕРШИНОЙ**

«Извините, что не смог сразу ответить. Болезнь приковала к постели. Сейчас немного легче, решил продолжить вам писать.

Наш полк прибыл на трассу первым. И первые полеты по всей трассе выполняли также мы. Прибыли в город Фэрбенкс в Канаде. Здесь получили самолеты Р-40 «Киттихаук». Пришлось изучать, ведь учились-то на Р-39, Поражала и взлетная полоса — очень маленькая. Мы с таких еще не взлетали. Трудности преодолели, и началась работа, полная опасности, требующая напряжения всех нервов, силы воли и, если хотите, мужества.

По дороге на трассу получил весточку от своего бывшего командира звена лейтенанта Шатунова. Тот сообщал, что на меня послали наградной лист -

представили к ордену «Знак Почета». Орден не получил и до сих пор. Видно, затерялся лист в штабе округа, в Ростове, который к тому времени заняли немцы.

Первый полет был тяжел. Трасса неизвестна. Под крылом - тундра, горы, тайга. Радиосвязи «воздух-земля» не было. Не было на сотни километров вокруг и людского жилья. При заходе на посадку в Сеймчане мешала близость гор. Так и казалось, что при развороте врежешься - мало было пространства для скоростного истребителя. Но вскоре опасения прошли, и прилетали мы в Сеймчан как к себе домой. Совершил пятнадцать перегонок. И вот в конце февраля 1943 года вновь вылетели из Фэрбенкса. Каждая эскадрилья, а их было три, взлетала вскоре после другой. Собираясь в воздухе, строилась «клином» за лидером и ложилась на курс.

Перед вылетом, взяв метеосводку, мы узнали: мороз, ветер, снежные заряды, туман на трассе и в местах посадки - Номе и Уэлькэле. При подходе к последнему нам сообщают по радиации, что аэродром принять не может, с моря идет туман. Летчики всех эскадрилий сразу смотрят на бензомеры. В баках - ерунда, с десятков галлонов топлива.

Что делать? Запасных аэродромов нет. Возвращаться в Ном далеко, почти 700 километров через Берингово море. Выход один: увеличить до предела обороты и успеть сесть до полного закрытия полосы туманом. Вот и аэродром. Эскадрилья перестраивается для посадки. Приземляется одна машина, другая. А под утро уже все три группы, в воздухе становится тесно. Встав «на круг» и висят друг у друга «на хвосте», по очереди скрываемся внизу, в белой пелене тумана.

Моя «Кобра» кружит над аэродромом. Чувствую - усилие на ручке управления увеличилось. В чем дело? Внизу раздается взрыв. Звука не слышно, но огонь и дым пробивают туман. Слышу в наушниках: «Разбился лейтенант Пурим». Бросаю взгляд на измеритель скорости. 250 миль в час, по-нашему что-то около 450—460 километров. В этот момент передо мной из тумана возникает вершина горы. Она несется на меня со страшной быстротой. Рву ручку на себя. Уйти! Уйти на петлю, а там полубочкой увернуться от беды. Но ручка не идет, не движется. Обеими руками рву на себя, тяну, почти ломаю — ни с места. И...

Удар почувствовал всем телом. Что-то рвалось. Яркий свет вспыхнул в голове, и я провалился в темноту, увидев яркую, ослепительно яркую звезду, стоявшую над горной вершиной.

### **ДОПУЩЕН БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ**

...Боль, резкая, мучительная, разливалась по телу. Шла она отовсюду. Голова раскалывалась, грудь как железом жгло, мои ноги будто кто-то положил в костер. Сознание мутное, как тот туман. Где я? Пытаюсь открыть глаза - темнота не отступает. Откуда-то слышу совершенно дикий крик человека. Сознание мгновенно обрывается.

...Очнулся в небольшой комнатке. Тускло горит свеча. Рядом - опять страшные крики. Смутно вижу постель и вокруг нее - людей в белом.

...Снова очнулся. В голове что-то сильно болит. Открываю глаза и вижу окно, в котором сияет большая яркая звезда. «Звезда, звезда...» - повторяю про себя, и тут вспоминается последний полет и другая звезда.

Утром узнаю, что лежу в госпитале в поселке Сеймчан, на реке Колыме. Врачи говорят, что много травм. Выше правого глаза пробита голова, перелом обеих ног, ключицы, ушиб печени и много других болячек и ранений. Рядом со мной лежит штурман капитан Косогоров, разбившийся на «Бостоне». Его тело представляет собой сплошное месиво костей и мяса. Это он кричал.

Боль его настолько невыносима, что Косогоров все время просит его пристрелить.

Разговаривать у меня получается плохо: язык не слушается. С глазами - странные явления: все видится как-то раздвоено, контур накладывается на контур. Если переводить взгляд с места на место - отзывается мучительной болью где-то в затылке и спереди под черепной коробкой.

Моим врачом был Зверев. Помню его слова про меня: «У этого парня чертовски крепкий организм. Ему нужно время. Все должно встать на свое место. Он будет жить». Еще помню женщину-врача. Звали Ревеккой Григорьевной, фамилии не помню.

В Сеймчане я пролежал два месяца, затем направили в Якутск. Организм победил. Я стал ходить на костылях. Решил: раз пошел - значит, буду летать! Выписали, все еще на костылях. Но я - истребитель! Небо - мой дом, не могу без него. Пошел к командиру дивизии Илье Павловичу Мазуруку. Тот меня понял и заступился. 20 августа 1943 года я - в кабине истребителя. Мои руки снова держат штурвал, взгляд ласкает приборы, нос втягивает родной запах бензина, а за плечи, кажется, крепко и дружески поддерживают лямки парашюта...

### **ПОДВИГ ПОДТВЕРЖДАЮ**

Итак, - два очевидца-врача. И, возможно, третий - И. П. Мазурук - вспомнит, как было дело. Но где искать врачей? Выход один - обратиться к старожилам Сеймчана. Узнаю: был Василий Михайлович Зверев, но он умер в 1952 году. Остается неизвестная Ревекка Григорьевна. И вот - еще одна удача! Листая старые подшивки газеты «Металл—Родине», что издавалась тогда в Сеймчане, натываюсь на заметку «Врач Рубина». В ней говорится о первом начальнике Сеймчанской больницы Рубиной... Ревекке Григорьевне! Она?!

Естественно, что домашнего адреса в статье нет. Но - прежде, чем к нам приехать, указывалось там, Рубина закончила Днепропетровский медицинский институт. Это уже путеводная нить. Направляю запрос туда... Архив института не сохранился.

Нахожу еще одного бывшего сеймчанца - ныне москвича Степана Ивановича Авилова. И - получаю алма-атинский адрес Рубиной! И вот она отвечает:



«Сеймчанская больница - мое первое детище, где оставлена часть сердца. Пришлось быть не только врачом, но и строителем. За восемь лет, что была у вас, через больницу прошло много людей, которым мы вернули жизнь. Многих раненых летчиков хорошо помню. Лежал у нас штурман Леонид Иванович Косогоров (сосед Тюрина по палате! — В. М.). Его мы буквально вырвали из рук смерти. Очень смутно помню, что после аварии с контузией мозга лежал больной, у него было и осложнение со зрением, в связи с чем его отправили в Якутск. Но фамилии не помню...» Опять осечка! Но уже кое-что.

Нет смысла рассказывать подробно о длительном поиске, переписке по розыску очевидцев аварии, товарищей П. И. Тюрина и т. д. Ограничусь тем, что нашлось немало людей, вспомнивших героя и подтвердивших правдивость его рассказа.

Нашлась и медицинская книжка героя. Его высокие заслуги перед Родиной подтверждены архивными документами. Тринадцать боевых наград у Петра Ивановича. Среди них ордена Великой Отечественной войны 1-й степени, Боевого Красного Знамени, Красной Звезды и другие.

В судьбу инвалида Великой Отечественной активно вмешался и депутат Верховного Совета СССР И. П. Мазурук. Уточнив дату аварии - 28 февраля 1943 года - он официально сообщил врачебной комиссии: «При перегонке очередного боевого самолета из США в СССР летчик Тюрин Петр Иванович потерпел тяжелую аварию при посадке в тумане на аэродроме Уэлькаль (Чукотка). Самолет «Аэрокобра» был разбит, летчик Тюрин П. И. основательно покалечен. В аварийном материале значится: ранение головы, перелом обеих ног, контузия и другие множественные ранения (документы прилагаются)».

Наладилась судьба инвалида и ветерана Великой Отечественной войны П. И. Тюрина. «Я верю, что меня помнят!» — писал он. Да, помнят. И чтут. Как многих и многих других воинов, павших и живых. Тех, кто не щадил себя для Победы, чтоб мирное небо было над нашими головами. Никто не забудет! Ничто не забыто!

***В. Матвеев***

***Новая Колыма. 1982. 20 ноября***

## Небо Александра Липилина



Прочертив полосу на сером небе, зеленая ракета вспыхнула над взлетной полосой. В наушниках меховых шлемофонов раздался долгожданный голос командира полка: «Запуск». Руки пилотов в кабинах истребителей потянулись к лапкам переключателя магнето. Предутреннюю тишину разорвал рокот запускаемых моторов. Скоро на аэродроме и далеко вокруг оглушительный рев заглушил все остальные звуки.

Прогреты на всех режимах моторы, самолеты готовы к вылету. Вот на взлетную полосу, покрытую металлическими щитами, медленно вырулил лидер группы бомбардировщиков Б-25. Его двухкилевое хвостовое оперение раскачивается вверх и вниз из-за неровностей на рулежной дорожке... Короткий разбег, и Б-25 ушел на высоту. Вслед за ним на полосу потянулись юркие «ястребки». Стремительный рывок - «Аэрокобры» взлетают с аэродрома Уэлькаль.

Лидером идет сам начальник авиатрассы и командир дивизии полковник И. П. Мазурук.

Группа строится «клином» и вскоре скрывается из виду.

Самолеты набирают заданный эшелон, держат курс на юго-запад. Первый аэродром, где надлежит им приземлиться, располагается в Сеймчане...

Пробивая серую мглу декабрьского неба, группа выходила к солнцу. Термометры за бортом показывали температуру минус шестьдесят градусов. В наушниках слышались доклады летчиков группы о состоянии материальной части. Подошла очередь и до замыкающего правого пеленга. «Я — «215-й», материальная часть работает хорошо», — доложил он.

Позывной «215-й» принадлежал командиру авиаэскадрильи истребителей 3-го перегонного авиаполка, Герою Советского Союза капитану Липилину Александру Алексеевичу.

«Вас понял, — ответил лидер, — продолжаем полет».

Под крылом истребителя сплошной массой лежали облака. Капитан еще раз внимательно осмотрел приборы, их показания соответствовали инструкционным данным, - перевел взгляд на соседний истребитель, другой - все в порядке...

Полет до Сеймчана был долог, и капитан Липилин невольно вспоминал недавние дни сражений...

День 22 июня 1941 года он помнил хорошо. События вставали перед глазами, словно кадры замедленного кинофильма.

Молодой летчик прибыл для прохождения воинской службы в полк, расположенный на самой границе. Счастье полета заменяло ему все. Целиком отдавшись службе, он не чувствовал ее тягот. Освоен истребитель «И-16». Идет напряженная учеба. Полеты на стрельбы по воздушным мишеням, по наземным целям. Полеты на бомбометание и штурмовку сменяются отработкой фигур высшего пилотажа. Молодого летчика характеризуют волевым, напористым и исполнительным офицером. Присвоено очередное звание лейтенанта. В его подчинении — авиационное звено.

В ночь с 21 на 22 июня личный состав 41-го истребительного полка, базировавшийся недалеко от города Ломжа, находился в своем городке. Люди отдыхали. На аэродроме дежурство несло боевое звено Липилина. В 3 часа 30 минут над аэродромом появились «Юнкерсы». По команде летчики звена запустили моторы и ринулись на перехват нарушителей.

Самолеты летят, но есть приказ не открывать огня, не поддаваться на возможную провокацию. Сделав несколько ложных заходов для атаки, Липилин понял, что этим не остановишь врага. Развязка наступила быстро: вокруг «И-16» засверкали трассы пуль — появившиеся «мессеры» открыли по нашему звену огонь. Это уже не игрушки. Командир приказывает открыть ответный огонь. Бой скоротечен, две объятые пламенем советские машины штопорят к земле. Липилин жмет на гашетки. «Шкасы» быстро отрабатывают весь боезапас. Слышатся удары по истребителю. Где-то заело рули. Пике. У самой земли летчик выравнивает машину и садится на «брюхо». А вдали все гремит и грохочет. Поднимаются клубы дыма. Над головой показался «Миг-1». Вот он вплотную приближается к фашистскому асу... Так на глазах Липилина в самые первые часы Великой Отечественной войны был совершен воздушный таран. А вот фамилию летчика Александр Алексеевич забыл. Вспомнить ее может также летавший в те времена на «Миг-1» генерал Лобов.

В этот день наш аэродром немцы не бомбили, вероятно, хотели сохранить для себя. Но уже на следующий от него не осталось ничего. Удар оказался очень сильным: за исключением нескольких самолетов весь полк был уничтожен.

Остатки 41-го полка отошли в тыл на переформирование. Летчики получили новые самолеты «Миг-3».

Учиться, осваивать новую технику - некогда, надо бить врага. Два - три полета, и перед крылатыми бойцами поставлена одна задача - уничтожить противника на земле и в воздухе. Вылет следует за вылетом. Только за июнь - июль 1941 года старшему лейтенанту Липилину пришлось сделать более шестидесяти боевых вылетов на штурмовку войск противника, на прикрытие своих частей, на сопровождение бомбардировщиков...

Летчики забыли о времени года и суток. Возвращались с боевого задания с одним желанием: скорее заправиться, взять боеприпасы и снова в бой. Здесь же, у самолетов, наскоро перекусывая, слушали сводку Совинформбюро. Из очередного

сообщения Липилин узнал о подвиге, который 5 июля 1941 года совершил командир эскадрильи капитан Гастелло. Снаряд вражеской зенитки попал в бензиновый бак его самолета.

Бесстрашный командир направил охваченный пламенем самолет на скопление автомобилей и бензиновых цистерн противника. Десятки единиц вражеской техники взорвались вместе с самолетом героя.

...Враг наступал. Наши войска после упорного сопротивления оставляли города. Но чем дальше отступала Красная Армия, тем ожесточеннее дрались ее бойцы за каждый населенный пункт, за каждый клочок родной земли.

Воздушные бои не прекращались ни на день. Летчики полка отдавали все силы, знания и мастерство борьбе с ненавистным противником, нередко жертвовали жизнью. Полк таял на глазах. Пополнялся, снова таял. И вновь приходили новые люди, полные решимости победить врага. Александр Липилин стал уже опытным воздушным бойцом. На его счету было несколько лично сраженных самолетов и около десятка сбитых в групповом бою.

В одном из вылетов на сопровождение бомбардировщиков «Пе-2» ему пришлось принять удар превосходящего по численности противника. Шестнадцать «мессеров» против четверки «Мигов». Немцы шли с солнечной стороны, и поэтому, видимо, решили, что, поскольку их не видят, есть все возможности сходу наброситься на «Пе-2». Однако это им не удалось. На подходе к бомбардировщикам их перехватила пара Липилина. Стремительный удар сверху, и два «мессера» взрываются в воздухе. Увидев, что их атакуют только два краснозвездных самолета, оставшиеся вознамерились быстро с ними расправиться. Завертелась карусель вертикального боя. Огненные трассы «эрликонов» неслись на самолет Липилина со всех сторон. Казалось, «Миг» летит сквозь кратер вулкана. Фигура следовала за фигурой: «бочка», «петля», «иммельман», «боевой разворот». На какое-то мгновение в перекрестье прицела вошел осиный фюзеляж с черным крестом. Удар из всех пулеметов, и фашист, не закончив фигуру, беспомощно падает. Но и сам Александр слышит, как снаряды разрывают его машину. От крыльев летят щепки и перкаль. Винт резко останавливается, входя в левый вираж, самолет устремляется к земле. Пилот старается покинуть падающую машину. Сильный рывок, от бешеного вращения стропы скручиваются жгутом до самой кромки. Скорость снижения большая, но и высота еще есть. Раскрутка в обратную сторону идет очень медленно. Наконец, удар - земля. Взял в руки карту. Выходило, что сбили Липилина где-то неподалеку от города Демянска. Значит, в этом районе должны быть наши части. Они - в окружении...

Из воспоминаний командира эскадрильи вывел голос ведущего:

-Я -«200-й», - проходим Марково, всем вести ориентировку.

- «200-й», - я «215-й», вас понял...

В наушниках слышались голоса других летчиков, по очереди докладывавших лидеру.

Впереди показались разрывы в облаках, но укрытая снежным одеялом земля мало что могла подсказать. Да и с этой высоты в 13500 футов мало что увидишь. Стрелка компаса показывает юго-запад. Все идет нормально. Мотор за спиной работает устойчиво, посторонних шумов не слышно.

Из окружения пробирался лесами. Встретил части Красной Армии и вместе с ними вышел к своим.

Снова родной 41-й полк. Получен истребитель «Миг-3». Полк переброшен к Москве. Местом базирования стал центральный аэродром. Враг наращивал атаки на столицу нашей Родины, пытаясь сходу большими силами прорваться к городу и обрушить массированный бомбовый удар. Но это ему оказалось не под силу. На перехват вылетели самые опытные летчики-истребители. Мотор ревет на форсаже. В перекрестье прицела попадают «юнкерсы» и «хейнкели». Пальцы нажимают на гашетку. Огненные трассы пронзают фюзеляжи, но считать попадания недосуг. Боевой разворот, вражеская машина снова в прицеле. Сзади ведомый отсекает наседающих «мессеров». Краем глаза Липилин замечает: стрелка бензиномера на нуле. Пора выходить из боя. Да и гитлеровцы, встретив жесткий отпор, потеряв много своих самолетов, бросают бомбы куда попало и удирают восвояси.

Задачи по отражению налетов воздушного противника на Москву полк выполнял главным образом ночью. Так, во время попытки немцев произвести налет на Москву в ночь на 23 октября по тревоге поднялись в воздух 12 самолетов «Миг-3» и сбили два бомбардировщика «Хе-111».

Александр Алексеевич Липилин совершил более 270 боевых вылетов, лично сбил в воздушных боях 14 фашистских самолетов и более 20 — в групповых. Был дважды сбит и дважды ранен. 24 февраля 1942 года товарищи принесли ему газету с опубликованным Указом о присвоении за мужество и героизм, проявленные в боях за столицу нашей Родины, высокого звания Героя Советского Союза...

Однажды только что возвратившегося из боя Липилина вызвали в штаб. Быстро отстегнув парашют, он побежал в землянку командира полка.

- Вот что, Саша, - услышал он, - тебе приказано отбыть в Москву, в распоряжение полковника Мазурука. На сборы даю один час. Связной «По-2» доставит тебя в столицу...

Так он попал в 3-й перегонный авиаполк, получив назначение на должность командира авиаэскадрильи.

Вот и неизвестный Сеймчан. Самолеты «Си-47» сходу садятся на еще не достроенный аэродром, зажатый сопками. С небольшой высоты видны несколько домиков барачного типа, широкая река, река поменьше и тайга...

Шасси запрыгали на неровностях грунтовой площадки, закрипели тормоза, машина развернулась и замерла неподалеку от небольшого барака. Летчики прыгнули на землю.

- Ну, вот и прибыли к месту нового назначения, - весело сказал командир полка подполковник Твердохлебов. - Всем идти в штаб, - и первый направился к бараку. - Пока разместимся в палатках, а там видно будет...

Пока летчики гурьбой подходили к штабу, из него вышли все, кто прибыл сюда раньше, с любопытством глядя на подходивших.

Послышались голоса: «Откуда, товарищи? Как там положение на фронте? Далеко ли отброшены немцы? Привезли ли почту?».

- Почту, письма, газеты и даже кой-кому посылки привезли, - сказал Твердохлебов. - Сначала необходимо накормить вновь прибывших, разместить по палаткам, потом будет общее построение и все обо всем узнают.

Началась служба на новом месте.

Вновь голос лидера вывел из задумчивости: «Всем внимание, подходим к аэродрому».

- «Рубин»... «Рубин», — вызывал радист лидера аэродрома, - я «200-й», как слышите меня?

- «200-й», я «Рубин», слышу вас отлично.

- «Рубин», дайте прогноз и состояние полосы

- Видимость ноль. Морозная дымка. Температура 60 градусов. Принять не можем. Идите на запасной.

- «Рубин», я «200-й», вас понял.

Летчики группы насторожились: Сеймчан закрыт, надо идти на Зырянку. Взгляд вонзился в прибор бензомера. Топливо на пределе, только-только дойти до Зырянки, даже на круг не хватит. Садиться придется сходу.

Лидер разворачивается и ложится на новый курс. Сеймчан остается позади, скрытый сильным морозным туманом.

Ты смотри, прошло всего-то два месяца, а уже стало грустно, что не приземлился дома, подумал Липилин. Грустить было от чего. Ведь пришлось с самого начала все делать своими руками: и полосу строить, и дома. Даже библиотеку собирать.

Вот и Зырянка. Лидер дает команду на роспуск группы и первый садится на аэродром у самой Колымы. Один за другим приземляются, отруливают в сторону, уступая место другим, истребители. Моторы выключены. Над фюзеляжами струится теплый воздух. Разминая затекшие ноги, летчики вперевалку направляются к домам местных жителей. Появляется стайка ребятишек. Они, как медвежата, катятся в своих одеждах. Подбежали и остановились. Мнутя, потом самый смелый подходит к ним и приглашает летчиков в школу, где пионеры решили провести свой сбор...

О написанном выше мне рассказывал Герой Советского Союза, полковник авиации в отставке, бывший командир авиационной дивизии Александр Алексеевич

Липилин. Встреча произошла через 41 год после описанных событий, в столице нашей Родины Москве.

С волнением ожидал я ее, представлял, каким он выглядит сейчас, прославленный крылатый сокол.

Дверь квартиры открыл сам Александр Алексеевич, невысокий, широкоплечий человек с волевым лицом, сединой в волосах.

Квартира поражала чистотой, уютом. Небольшая, со вкусом подобранная библиотека. По названиям книг сразу можно определить, что ее хозяин имеет отношение к авиации. На стене картина: синее небо и белые-белые облака. На бетонной дорожке изображен современный реактивный истребитель, рядом с ним человек в гермошлеме и высотном костюме. Надпись на картине: «Герою Советского Союза Липилину Александру Алексеевичу от друзей в честь 60-летия».

Входит красивая женщина — боевая подруга Липилина — Надежда Георгиевна, вынимает любовно оформленный альбом, и мы втроем уносимся в воспоминания о далеких грозных годах Великой Отечественной...

Время летит незаметно, взглянув на часы, ахаю — скоро полночь.

Прощаюсь с гостеприимными хозяевами и очень надеюсь еще раз встретиться с ними. Хотелось бы - уже в Сеймчане...

***В. Матвеев***

***Новая Колыма. 1984. 23 февраля***

## Человек из легенды



Меньшиков М.Д.  
штурман 3-го авиаполка

Занимаясь поиском родственников членов погибшего экипажа самолета Л-20 № 233203, мне пришлось опубликовать поисковые материалы в ряде областных, городских и районных газет. В ответ на публикации стали приходить письма от людей, знавших погибших или работавших вместе с ними. И вот однажды я получил почтовую открытку. Почерк был мало разборчив, но зато когда я прочитал открытку, то немедленно сел писать ответ. Фамилия автора - Меньшиков М. Д. - мало что мне говорила, а вот должность - бывший флаг-штурман авиатрассы заставила сердце забиться в радостном предчувствии, что этот человек может очень помочь в поиске.

Прошло 24 дня, и я получил объемистый пакет от М. Д. Меньшикова. С нетерпением, но осторожно вскрываю письмо-бандероль, и вот у меня в руках поистине уникальный материал. Написано письмо на девяти листах, в приложении четыре копии архивных документов, а также архивные выписки, заверенные печатями.

Начинаю читать, и не верю своим глазам. Передо мной лежат листки, написанные рукой одного из самых легендарных людей нашей авиации.

«...В мае 1915 года я, Меньшиков Михаил Дмитриевич, был призван на военную службу в город Петроград, во второй Балтийский флотский экипаж, в роту «охотников флота», где и проходил строевую подготовку, как новобранец, и после присяги «царю-батюшке» был направлен в город Кронштадт, в переходящую роту первого Балтийского флотского экипажа, а оттуда уже - на авиаматку «Орлица», в состав первого гидроотряда морской авиации, и зачислен на должность летчика-наблюдателя...

ИЗ ИСТОРИИ АВИАЦИИ: «Первая в России «Офицерская школа морской авиации» открылась в июле 1915 года. Она базировалась в Петрограде, на Гутуевском острове. В октябре того же года состоялся первый выпуск из 16 морских военных летчиков».

...Судно входило в состав 1-й бригады Балтийского флота с базированием в Моонзунде (Рижский залив), где совместно с боевыми кораблями принимало участие в охране наших кораблей от налета вражеских самолетов. Летали мы на самолете типа М-5 (летающая лодка) конструкции талантливого инженера Д. П. Григоровича. Эта лодка-самолет была по своей конструкции лучше, чем зарубежные «ФБА», «Кертисс» и другие. По конструкции это был двухместный биплан с двигателем 100 лошадиных сил «Монаупан», имеющий полетный вес 660 килограммов, из них 300 килограммов полезной нагрузки. М-5 обладал скоростью 128 километров в час, имел потолок 4400



метров и продолжительность полета - 5 часов. Но этот гидросамолет имел и большой недостаток: у него не было вооружения. Наша задача заключалась, в основном, в разведке. Взлетая с воды, мы могли далеко улететь от берега и быстро возвращаться, сообщая командованию о приближении противника, и отгонять его. Мы имели личное оружие. Когда подлетали к самолету противника, я, как летчик-наблюдатель, старался попасть в немецкого пилота, и таким образом сбить самолет. Но это очень редко удавалось: самолет болтало (воздушные ямы), и попасть в этих случаях было очень трудно, но это все же действовало, и враг уходил от наших кораблей.

В 1916 году мы получили летающие лодки того же конструктора М-9. Этот самолет уже имел вооружение: один пулемет, мог брать на борт бомбы. Скорость М-9 достигала 137 километров в час, экипаж состоял из трех человек. Один сидел в носу за пулеметом, второй пилотировал, третий держал на коленях бомбы и, когда надо, бросал их вниз.

Однажды летом 1916 года мне пришлось на М-9 принять участие в воздушном бою с самолетами противника. Мы взлетели вчетвером, и стали летать над своими кораблями. В это время я заметил, что к ним подходит четыре кайзеровских самолета. Чтобы не допустить их к нашим кораблям, а враги имели явное намерение сбросить бомбы, мы устремились навстречу.

...Мотор «Сальмон» мощностью в 150 лошадиных сил ревет на предельных оборотах, пропеллер яростно врезается в воздух, все говорит, что мы идем на предельных скоростях. Наша четверка сближается с «кайзером». Я, не обращая внимания на слезы, выбиваемые встречным потоком, поправляю очки и ловлю в прицел один из немецких самолетов. Это аппараты типа «Гота». Еще немного, и жму на гашетки. Не попал. Идем на разворот и снова навстречу. Вижу, как у противника в носовой части мелькает какой-то огонек. Значит, ведет огонь по мне. Волнуюсь, но, не торопясь, беру пилота на мушку и жму гашетку. Дрожи пулемета не почувствовал, но вражеская машина странно задирает нос и опускает крыло. Вот она свалилась в штопор, мы провожаем ее до воды. Она ударилась и затонула. Оглядываюсь, где другие самолеты. Вижу, еще один «кайзер», распустив хвост дыма, горит и идет со снижением к воде. Два других прекратили бой и уже недосыгаемо далеко удирают восвояси. Все четыре наших самолета вернулись на авиаматку «Орлица».

Бой видел весь флот и очень радовался нашему успеху, а я получил «Георгиевскую медаль IV степени».

В годы первой мировой войны я был награжден за храбрость «Георгиевской медалью IV и III степеней». Хочется сказать несколько слов о нашем первом авианосце или, как тогда мы называли, авиаматке. «Орлица» - один из кораблей Балтийского флота, переоборудованный для несения на себе морских самолетов (летающих лодок). На верхней палубе судна в носовой и кормовой частях (на баке и юте), находились два ангара, где помещались по два гидросамолета. Кроме того, один разобранный аэроплан хранился в особом трюме. Этот корабль стал для меня хорошей революционной школой. Весь экипаж и даже некоторые офицеры поддерживали большевиков. На нашем судне было около сорока коммунистов. Поэтому,

когда наступили революционные дни, мы, не задумываясь, перешли на сторону большевиков и стали коммунистами...

*ИЗ ИСТОРИИ АВИАЦИИ. «Во время Октябрьского вооруженного восстания в Петрограде отряды матросов-авиаторов участвовали в штурме Зимнего дворца и захвате Балтийского вокзала. В последние дни существования Временного правительства 70 белогвардейских офицеров Петроградской школы морской авиации в Ораниенбауме, главным образом, летчики-инструкторы, готовились совершить воздушный налет на Смольный - штаб пролетарской революции. Благодаря бдительности революционно настроенных авиаторов во главе с А. Ф. Космодамианским осуществление этого замысла было сорвано».*

...В октябре 1917 года в составе 1-го отряда моряков Балтийского флота с формированием в городе Гельсингфорсе, я по приказу Центробалта прибыл в Смольный и поступил в распоряжение штаба вооруженного восстания. Принимал участие в боях за установление Советской власти, штурмовал Зимний, с боем брал другие объекты в городе.

23 февраля 1918 года мы, балтийцы-авиаторы, влились в ряды Красной Армии. Я стал красным командиром. Летом наш гидроотряд перебросили на Волгу. Вместе с нашим командиром С. Столярским я принимал участие в разведывательных полетах против белогвардейцев. Летали мы, в основном, на гидросамолетах М-9 вдоль Волги, находили белогвардейские суда, рассматривали, где стоят береговые батареи и где наибольшее скопление контрреволюционных войск. Разведанные данные срочно доставлялись нашему командованию, и это помогало предупредить действия врага. Мы сбрасывали на белогвардейцев листовки, мелкие бомбы и стальные стрелы. Небольшая металлическая стрела, сброшенная нами, пробивала всадника вместе с лошадью. Да и дикие донские кони боялись рева моторов, разбежались, в ужасе кто куда, что стоило большого труда собрать потом кавалерийскую часть в боевой порядок. Наши полеты деморализовывали боевой дух противника, сеяли среди них панику. Это было необходимо для победы нашей революции».

Передо мной копия документа:

«Уважаемый Михаил Дмитриевич, командование и весь личный состав Управления Морской авиации сердечно поздравляют Вас - ветерана авиации ВМФ со славным юбилеем - 85-летием со дня рождения.

Придя в авиацию в годы гражданской войны, Вы активно участвовали в боях против иностранной интервенции. В годы мирного строительства Вы отдали много сил, труда и знаний делу обучения морских летчиков. Вы много труда вложили в освоение летных трасс и аэродромов Дальнего Востока.

В суровые годы Великой Отечественной войны Вы с честью выполняли свой долг перед Родиной, Вами внесен достойный вклад в общее дело Победы над фашистскими захватчиками. За все это Родина удостоила Вас высших правительственных наград.

В последний период Вы успешно выполняли свой интернациональный долг за рубежом.

В течение всей своей деятельности Вы показывали пример добросовестного выполнения служебного долга, творческого отношения к делу.

Морские авиаторы помнят Вас как активного и деятельного человека, который много сделал для обучения и воспитания морских летчиков и штурманов. После ухода на заслуженный отдых Вы поддерживаете связь с морской авиацией: участвуете в военно-патриотической работе по пропаганде ее боевых традиций среди молодежи.

В день знаменательного юбилея мы желаем Вам, Михаил Дмитриевич, долгих лет жизни, крепкого здоровья, счастья, бодрости и оптимизма.

Командующий авиацией ВМФ генерал-полковник С. МИРОНЕНКО.

Заместитель командующего по политчасти генерал-майор И. ТРОПИНИН».

Этот документ скупно раскрывает жизнь нашего советского человека Меньшикова Михаила Дмитриевича, которому в этом году исполнилось 88 лет и который продолжает приносить своим трудом пользу народу.

Несмотря на свой возраст, Михаил Дмитриевич откликнулся на мою статью «Лежит самолет в тайге». Да и как промолчать, если с нашим северным регионом связывают события давно минувших дней.

*ИЗ ИСТОРИИ АВИАЦИИ. «Появилась авиация и в Магаданской области. В декабре 1934 года пароходом «Уэлен» в эту область были доставлены четыре маленьких отечественных самолета П-5 и С-1. Этим же пароходом прибыла группа летного и технического состава, которая быстро собрала самолеты, и уже 5 января 1935 года летчик Д. Н. Тарасов и штурман М. Д. Меньшиков произвели разведку состояния льдов для парохода «Уэлен». А с февраля, попутно с разведкой льдов, они начали эпизодические перевозки пассажиров, почты и грузов из района базирования в Балаганное».*

Так начиналась авиация в Магаданской области, вспоминает Михаил Дмитриевич. Полеты на гидросамолетах постепенно внедрялись в самый центр грозной и опасной Колымы. Приводняться приходилось на протоки, озера, Колыму. Постепенно осваивали и полеты в Среднеканский район, приводнялись на Стрелке, озере Майорыч, Зырянке, в Нижнем Сеймчане.

Вспоминает флаг-штурман трассы Дальстроя М. Д. Меньшиков и свой перелет в честь открытия XVIII съезда партии. Магаданский отряд получил два новых самолета ПС-7, но их необходимо было своим ходом перегнать из Москвы в Нагаево. Сейчас все привыкли к названиям Магадан, Магаданская область, но в те далекие годы их еще не существовало. На всех картах и документах стояло название Нагаево. (Прим. В. М.).

Получив самолеты, экипажи, в составе которых был и Михаил Дмитриевич, 24 февраля 1939 года вылетели из Москвы. Полет в это время года очень труден. Метеорологические условия крайне тяжелы. Низкая облачность часто сменялась

сильными снегопадами. Высота полета порой доходила до бредущего. Сильная болтанка и малая высота полета — такими были условия. Всего труднее приходилось штурману Меньшикову, ведь кабина не имела фонаря, от встречного потока защищал лишь маленький козырек, который сразу обледенел и стал непрозрачным. Ориентировку пришлось вести перегнувшись за борт, рукой защищая лицо от свирепого встречного потока воздуха. Но, невзирая на такие условия, мы, пишет Михаил Дмитриевич, выполнили свое обещание и в день открытия съезда родной партии были на Колыме.

«...Неожиданно закончилась мирная жизнь. Враг напал на нашу Родину. Выполняя приказ НКО, я попал в первую перегонную авиадивизию, в третий перегонный авиаполк, который базировался в поселке Сеймчан, на должность лидера-штурмана. Прибывший летный состав был временно размещен в бараках. Так я стал сеймчанцем. Нам достался самый трудный участок перегонки: Сеймчан—Якутск. Трудный потому, что он пересекал Верхоянский хребет, который, как местные старожилы говорили, настоящая «кухня погоды», со сложным рельефом местности. Летать приходилось часто, в любое время года.

Много приказов мне пришлось выполнить, во многих местах полетать, даже за границей, но никогда не забываются полеты в Магаданской области. Они для меня стали основной школой летного мастерства».

Письмо закончено. Я сижу над листами, потрясенный рассказом человека из легенды, и мне вспоминаются слова писателя Анатолия Аграновского: «О них непременно заговорят когда-нибудь. И начнется погоня за архивными документами, цифрами, фактами, датами. Разноплеменные историки станут доказывать первенство своих ползуновых и уаттов, яростно отвергая чужие приоритеты. По крохам примутся они восстанавливать цельную картину далекого прошлого и не раз, должно быть, посетуют, что не дано им встретиться с героями.

Но сегодня-то, черт возьми, это вполне возможно! Давайте, в порядке, что ли, исключения, изучать историю, не успевшую закаменеть. Историю живых людей, наших современников».

Какие точные справедливые слова!

*В. Матвеев*

*Новая Колыма. 1983. 20 августа*

## Раздел 3

# ***СОХРАНИТЬ В ПАМЯТИ НАРОДНОЙ***



## Найти и не сдаваться

Любовь к Отечеству. В этом святом чувстве слились воедино и поклонение подвигам советского народа, его идеалам, и готовность каждого в любую минуту отдать жизнь за свою Родину.

Из чего вырастает эта любовь? Прежде всего из доброй памяти народа, из его революционны боевых и трудовых традиций. «Воспитать страстных борцов за коммунизм - это значит добиться того, чтобы юные граждане прикасались своими сердцами к горячему биению сердец Ивана Сусанина и Сергея Лазо, Феликса Дзержинского и Николая Гастелло, Дмитрия Карбышева и Александра Матросова, чтобы горячие страницы истории зажигали юные души, пробуждали стремление к героическому подвигу, учили жить», - говорил В. А. Сухомлинский.

Вот это «прикосновение сердец» к горячему биению жизни, к славному Подвигу народа в годы Великой Отечественной войны и пробуждает в ребятах коллектив Сеймчанской средней школы. Для поколений, не знавших войны, каждый камень на священной земле, где сражались герои, каждый предмет, напоминающий об их славной жизни и борьбе, приобретает символическое значение. Все это воспитывает любовь к Родине, политой кровью отцов и братьев, ответственность за ее судьбу. Вот почему учителя северного края, узнав о подвиге летчиков Первой перегоночной Краснознаменной авиадивизии, выполнивших важное задание партии и правительства, заинтересовались ими.

Вести поиск героев было поручено красным следопытам. (Штаб красных следопытов работает в нашей школе уже пятый год). А началось все с разговора со старожилом нашего поселка Степаном Захаровичем Пчелинцевым. Как-то рассказывая ребятам о строительстве аэропорта Сеймчан, он упомянул, что на поселковом кладбище похоронено несколько летчиков, погибших при перегонке самолетов. Вместе с ним ребята и начали поиск.

С. З. Пчелинцев хорошо помнил, что в одной из могил похоронено три летчика. По старым, плохо видимым табличкам, нам все-таки удалось прочесть две фамилии: капитан Иван Сергеевич Федотов и младший воентехник Матвей Матвеевич Трошин. Фотографии погибших не сохранились, а третьей таблички даже не удалось найти.

Степан Захарович рассказывал, а от его слов у ребят загорались глаза, появилось огромное желание самим подробнее узнать об этих людях, делах их дивизии, выяснить фамилию третьего летчика. Помню, как на кладбище они осматривали каждый клочок земли в надежде отыскать хоть что-то, каким-то образом относящееся к этим героям.

Так и началось, потянулась ниточка поиска. Прежде всего она привела нас к работнице комбината коммунальных предприятий Елене Ивановне Шкурко, которая, как оказалось позже, работала радисткой в порту в те годы и хорошо знала летчика Алексея Николаевича Терентьева и его жену Нонну Григорьевну (она тоже работала в

порту радисткой). С ее помощью были отысканы еще три могилы других летчиков Алексея Николаевича Терентьева, Франца Игнатьевича Биоха и Константина Григорьевича Терещенко.

Бывший районный комиссар В. Д. Клименко посоветовал ребятам написать письмо в архив Министерства Вооруженных Сил СССР, в Красноярское и Якутское управления Гражданской авиации. Школьникам очень хотелось узнать, кто были эти летчики, как они жили, где сейчас находятся их родные.

В разговоре с ребятами Н. И. Шкурко сказала, что отец Терентьева работал в Подольске на заводе швейных машин. Написали и туда.

Ответов долго не было. Но вот в начале 1972 года в школу пришло первое письмо. Ответили из Архива Министерства Обороны СССР. В нем сообщалось, что наше письмо направлено для рассмотрения в Центральный Архив Министерства Гражданской авиации. У ребят появилась первая надежда.

А затем - письмо из Архива Министерства Гражданской авиации СССР: А. Н. Терентьев, старший сержант, летчик третьего Перегоночного авиаполка, командир звена истребителей, 1917 года рождения, уроженец Горьковской области, г. Кулебаки, русский, член ВКП(б) с 1939 года, в Красной Армии с 1936 года, окончил вторую Высшую военную школу в Подольске в 1936 году; М. М. Трошин, бортовой техник, младший воентехник четвертой эскадрильи технического состава третьего ПАП, - написали нам.

В конце письма - приписка: «Желаем вам, дорогие ребята, успехов в вашем поиске». Это письмо звало ребят к действиям. А сколько было радости и восторга!

Вскоре пришли ответы из отдела кадров Подольского механического завода им. М. И. Калинина. Нам сообщили адрес отца летчика Терентьева.

После пришел ответ и от жены Терентьева, Нонны Григорьевны, проживающей в Севастополе. Вот что она написала:

«Дорогие девочки и мальчики. Я была очень тронута вашим вниманием и не нахожу слов благодарности вам, дорогие мои ребята. Мой муж так далеко от нас похоронен, что возможности навестить его могилу все эти годы не было, да и вряд ли когда-нибудь она будет. И часто-часто я думала о том, что он там одинок, вряд ли бы я сама отыскала его могилу. Как вам удалось это сделать? Сохранилась ли ограда и памятник с надписью, там же был и его портрет. Кто вам подсказал? Очень прошу, напишите об этом подробно. Очень рада, что вас интересует, каким он был. Прежде всего, он очень любил свою профессию, всегда говорил - буду как Чкалов. Он очень ждал окончания войны, хотел учиться. Он был очень добрым к людям, с большим желанием делал все для них. Любил своих родителей и хотел воспитать сына. Но, к сожалению, жизнь его оборвалась незадолго до его рождения...».

Слова Нонны Григорьевны что-то изменили в наших ребятах. В их глазах не просто интерес, но и ответственность за начатое дело. Переписку с женой Терентьева мы поддерживаем и по сей день.

На письма ребят не всегда приходили ответы. Но уверенность в том, что они взялись за очень важное, нужное всем дело, вселяла надежду, учила быть терпеливыми и настойчивыми.

Как-то в беседе с военруком школы на заседании штаба красных следопытов выяснилось, что его хороший знакомый В. К. Берехтин в годы войны работал в штабе интересующей нас дивизии. Написали и ему.

И вот долгожданное письмо от В.К. Берехтина, майора запаса. Оно пришло перед 9 мая 1972 года и было зачитано на общешкольной линейке. Вот только отдельные его строки:

«Здравствуйте, красные следопыты. Извините за задержку. Не так-то просто оказалось вспомнить все пережитое в Нижнем Сеймчане в 1941 году. Советский народ в кровопролитных боях отстаивал свою Родину, завоевания Октября. Правительства США и Англии, обязанные выполнить свой союзнический долг, не спешили с открытием боевых действий против фашистской Германии. Вместо этого они предложили советскому народу помощь в виде поставок боевых самолетов. Наши предприятия и заводы в это время находились «на колесах» - эвакуировались вглубь страны.

Но как доставить самолеты из Америки? Через незамерзающий порт Мурманск? Но в Северном море пиратствуют фашистские подлодки; кораблям и самолетам также труден путь доставки и через южные границы. И тогда приходит решение об использовании возможностей Севера. Решение практических задач по доставке самолетов северным путем: Уэлькаль-Нижний Сеймчан - Якутск - Красноярск поручается известному полярному летчику И. П. Мазуруку.

...Осенью 1942 года трасса была готова, и прибывший личный состав первой перегонной авиационной дивизии приступил к выполнению задания партии и правительства по обеспечению фронтов самолетами-истребителями, бомбардировщиками и транспортными.

...Каждый летчик дивизии, совершая опаснейшие перелеты по трассе над необозримой тайгой, горами, в сложных метеорологических условиях Севера проявлял храбрость, умение, выдержку и находчивость. Так, летчики, размещавшиеся в Нижнем Сеймчане, в летнее время успевали дважды в день слетать в Якутск. Отдыхали, как правило, во время обратного полета на транспортном самолете. Учитывая, что каждый перелет от Сеймчана до Якутска длился более часа, и что техника не была такой совершенной, как в настоящее время, работа эта утомительна и опасна.

Много труда, находчивости и смекалки при подготовке машин к полетам проявили техники. Были, например, моменты, когда не выдерживала даже резина, из которой делались некоторые детали самолетов, ломалась от морозов. А люди работали. . .

За образцовое выполнение задания Советского правительства значительная часть личного состава дивизии была награждена орденами и медалями, а дивизии



орденом Красного Знамени. К сожалению, не обошлось и без жертв, но они были значительно меньше тех, что прочили иностранные специалисты».

Через Советский комитет ветеранов войны ребята узнали адрес Ильи Павловича Мазурука и написали ему письмо. Но ответа на него не получили. Но зато нам написал Иван Яковлевич Прянишников, бывший начальник штаба дивизии.

В августе 1972 года пришло еще одно письмо из Москвы, нам сообщили данные еще трех летчиков: Франца Игнатьевича Биоха, Константина Григорьевича Терещенко и Ивана Сергеевича Федотова.

Трудно передать, как радовались ребята каждому письму, каждой небольшой весточке о «наших летчиках», как они их называли. Почти каждый день спрашивали друг у друга, нет ли новых вестей? А с каким вниманием, в какой тишине прочитывалось очередное письмо. Читали по очереди, по несколько раз перечитывая отдельные строки и слова.

Итак, мы уже имели сведения о пяти погибших летчиках третьего перегонного авиаполка, похороненных в Сеймчане.

В работе штаба красных следопытов начался новый этап — поиск родственников погибших. Писали по их адресам, в областные и районные газеты, в школы, на имя красных следопытов, не прекращая розыск шестого, неизвестного летчика. Этот поиск и переписка продолжались в течение года.

27 марта 1973 года из архива ГВФ пришел ответ: «В документальных материалах Центрального архива МГА имеются следующие сведения о погибших 27 мая 1943 года героях третьего перегонного авиаполка и перечислялись биографические данные И. С. Федотова, М. М. Трошина, М. И. Артюхова.

С.З. Пчелинцев рассказал ребятам историю гибели этого экипажа. При взлете самолету не хватило разбега, и были помяты лопасти винта. Быстро отремонтировав поломку, экипаж снова пошел на взлет, но в воздухе, в зоне видимости нашего аэродрома, самолет разломился на две части.

Очевидицей гибели летчика А. И. Терентьева была Елена Ивановна Шкурко. При снижении его самолет загорелся.

Ведя поиск родственников и однополчан погибших, наш штаб обращался с письмами на центральное телевидение и радиовещание, в редакции газет «Красная звезда», «Правда», «Пионерская правда». Много добрых слов пришло ребятам из редакции «Пионерской зорьки». Следопытам желали настойчивости и целеустремленности: «Не унывайте при первых неудачах. Помните, они явление временное и непостоянное. Не забывайте, что удача любит только настойчивых».

И вот в 1975 году нам удалось завести переписку с летчиком интересовавшей нас дивизии Павлом Родионовичем Папановым. Нужно сказать, что прошлый год был для нас самым удачным.

Павел Родионович живет в Майкопе Краснодарского края. Он писал: «Спасибо вам, ребята, за то, что не забываете ратных подвигов своих соотечественников, отцов

и дедов, братьев и сестер, которые осваивали суровые места Магаданской области, давали фронту грозное оружие — боевые самолеты. Климатические и метеорологические условия Севера и именно вашего района для авиации тех времен были сложны и коварны. Поэтому каждый малый и большой перелет можно было считать подвигом».

Сам П. Р. Папанов закончил Батайскую школу ГВФ в 1937 году, а во время войны был военным летчиком. Служа в перегонном полку, находился долгое время на Аляске. Над Аляской и Беринговым морем он налетал около тысячи часов, а всего — около семи тысяч часов.

В журнале «Гражданская авиация» (№ 2, 1975 г.) мы прочитали рассказ-быль Ю. Остапенко, редактора многотиражной якутской газеты «Северная трасса», в котором он рассказал о подвиге В. Харченко. Этот рассказ настолько близко познакомил с подвигом летчиков перегонной дивизии, что ребята пока его читали, мысленно переносились в белое безмолвие, туда, где был Василий Харченко. Мысленно они прошли вместе с ним те сорок километров и были уверены, что дойдет майор Василий Харченко до озера и вернется снова в строй.

В предисловии к рассказу говорилось, что историю о пилоте В. Харченко автору рассказали якутские летчики-ветераны, перегонявшие в годы войны самолеты из Америки. Ребята написали в редакцию Ю. А. Остапенко. Он то и сообщил нам адреса пяти летчиков дивизии, в настоящее время проживающих в Якутске. Это В. И. Кузьмин, командир Якутского авиапредприятия, Г. А. Парфенов, авиатехник, В. М. Сладков, командир подразделения, Ю. П. Яковлев, командир самолета Ан-12, Ф. М. Козин.

*Г. Захарова,*

*завуч Сеймчанской средней школы.*

*Новая Колыма. 1976. 8, 15 апреля*

## Перелет через 48 лет

### Сибирь – Колыма – Чукотка – Аляска

*«НОВАЯ КОЛЫМА» уже сообщила о проходившем в конце мая — начале июня этого года в рамках празднования 45-летия Победы в Великой Отечественной войне мемориальном перелете группы советской общественности по трассе перегона советскими летчиками американских самолетов с Аляски в годы войны.*

*В память о прошедших суровых событиях военных лет, о дружбе и взаимопомощи между СССР и США у молодых авиаторов Киренского авиаотряда Иркутской области родилась идея об организации мемориального перелета по трассе, по которой в годы войны советские летчики перегоняли полученную в США авиационную технику. Инициативу киречан из группы «Поиск» (В. И. Сафонов, А. Л. Гусев, С. Г. Тавокин, А. В. Камынин, А. Б. Джумок, А. Н. Нечаев) поддержал Советский комитет ветеранов войны, возглавляемый маршалом авиации, народным депутатом СССР А. П. Силантьевым, руководством и политическим отделом Восточно-Сибирского управления гражданской авиации, Магаданским объединение «Северовостокзолото». С американской стороны инициатором этой встречи выступили организации «Ветераны иностранных войн США», «Беренг Стрэйтс Нэйтив Корпорейшн», «Ассоциация аэронавтики внутренней и внешней Аляски».*

В группе, насчитывавшей 45 человек, летчики ветераны, представители клубов «Поиск», иркутские авиаторы, специально созданная киносъёмочная группа Центрального телевидения, делегация Магаданской области, возглавляемая помощником генерального директора объединения «Северовостокзолото» С. П. Сабениным. В ее состав также вошли председатель Магаданского областного совета ветеранов войны и труда И. И. Лукин, бывший начальник Певекского авиаотряда, ветеран войны Н. Г. Перевалов, помощник командира авиаэскадрильи Сеймчанского авиаотряда, активный участник группы «Поиск», много сделавший для увековечивания памяти погибших летчиков-перегонщиков В. А. Матвеев и автор этих строк.

Мемориальный перелет на специальном самолете Иркутского авиапредприятия Ан-24 прошел по трассе Иркутск - Киренск - Олекминск - Якутск - Хан-дыга - Сеймчан - Чайбуха - Марково - Анадырь - Провидения - Ном - Фэрбенск - Анкоридж. Три последних города американские, штат Аляска.

Недавно мы отмечали 45-летие окончания Великой Отечественной войны советского народа против немецко-фашистских захватчиков. Подвиги воинов, мужество советских людей, ковавших Победу в тылу, живут в сердцах благодарных потомков. Нам, живым, еще много предстоит сделать для увековечивания памяти погибших, поиску неизвестных могил. Немало страниц войны еще неизвестны. Совсем недавно мало кто знал об одном из героических эпизодов прошедшей войны: о строительстве и эксплуатации сверхдальней воздушной трассы Фэрбенкс - Красноярск, по которой советские авиаспециалисты перегоняли боевые американские

самолеты из Аляски на советско-германский фронт. Эхо холодной войны и тут наложило свою печать.

24 июня 1941 года, прошло всего два дня после начала войны, Президент США Ф. Рузвельт заявил о готовности США оказать «всю возможную помощь Советскому Союзу». На конференции представителей СССР, Англии и США, проходившей в Москве с 29 сентября по 1 октября 1941 года, были согласованы вопросы, связанные с военными поставками Англии и США, в СССР. В начале ноября 1941 года на СССР был распространен Закон Ленд-лиза, принятый конгрессом США. 11 июня 1942 года в Вашингтоне было подписано советско-американское соглашение «О принципах, применимых к взаимной помощи в ведении войны против агрессии», которое, фактически, завершило юридическое оформление союзных отношений между главными участниками антигитлеровской коалиции - СССР и США.

В письме от 23 июня 1942 года Президент США Ф. Рузвельт сообщил представителю СССР следующее: «Я готов отдать распоряжение американским экипажам заняться перегонкой самолетов, доставлять Вам самолеты до озера Байкал». В ответ советское правительство выразило свое согласие и заявило, что перегонку самолетов из Аляски на фронт поручит советским летчикам.

Титанический труд был вложен в строительство перегоночной авиалинии протяженностью почти в пять тысяч километров от Красноярска до чукотского небольшого села Уэлькаль на берегу Тихого океана. Если до Якутска местность была уже более или менее обжитой, то дальше строительство трассы велось в мало изученных пустынных районах Крайнего Севера. Была проделана огромная изыскательская работа по подбору подходящих для аэродромов участков. Выполнялось много полетов по различным маршрутам на тысячи километров над тайгой, тундрой, горными хребтами. Часто эти полеты проводились без надлежащей радиосвязи, редко удавалось получить прогноз погоды. Чтобы определить нужный участок в сплошь заболоченной тундре в районе реки Омолон пришлось высадить парашютный десант и с его помощью найти твердую площадку для будущего аэродрома.

Ветераны вспоминают, что строительство аэродромов велось в невероятно сложных условиях. «Мы знали, как трудно доставалась каждая взлетная полоса,- рассказывает бывший бортрадист Юрий Иванович Спиридонов. Судите сами: суровые условия - это 40—50 градусов мороза, неистовые ветры, отсутствие мало-мальски благоустроенного жилья, каких-либо дорог, летом - непролазные топи. Не хватало всего - рабочих, строительных материалов. В селах остались женщины, старики, дети, но они всегда приходили на помощь. Работали наравне со всеми. Строительство велось в любую погоду. Сроки поджимали».

Были случаи, когда учреждения, организации прекращали работу на несколько дней, чтобы помочь прокладывать взлетные полосы, аэродромные постройки.

В результате чего строительство гигантской авиалинии Красноярск - Уэлькаль было осуществлено менее чем за год. За время существования трассы на ней было

построено и реконструировано 16 аэродромов, 274 здания и сооружения. Капитальные вложения составили 79,75 миллиона руб.

Для перегонки самолетов в СССР была сформирована специальная авиагруппа, имевшая в своем составе пять авиационных полков. Командование группой поручили Герою Советского Союза, известному полярному летчику полковнику И. П. Мазуруку. С аэропортов Фэрбенкс и Ном перегонку боевых самолетов Си-47, Б-25, истребителей П-63 «Аэрокобра» и других осуществляли советские экипажи пяти авиаполков, поэтапно от пункта к пункту (от Фэрбенкса или Нома до Уэлькаля — 1-й полк, от Уэлькаля до Сеймчана — 2-й полк, от Сеймчана до Якутска — 3-й полк, от Якутска до Киренска — 4-й полк и от Киренска до Красноярска — 5-й полк). За годы войны по воздушной трассе перегадено 7928 самолетов. Трудно и почти невозможно перечислить имена тех мужественных людей, принимавших участие в их перегонке. Нынче только некоторые из них совершили перелет через 48 лет. Попробую назвать этих людей. Е. Г. Радоминов (руководитель делегации), Г. С. Бенкунский, П. П. Гамов, В. М. Елсуков, Ф. А. Жевлаков, А. В. Колодин, А. П. Крисанов, Герой Советского Союза А. А. Липилин, И. И. Моисеев, Д. Ф. Островенко, В. М. Перов, Г. В. Сорокин, В. И. Суворов, И. В. Шумидуб, Д. В. Чуланов, Л. И. Бадин, Н. А. Крюков, П. Ф. Скобун, А. А. Хомяков, П. И. Швецов, С. Б. Пиецкий, В. И. Сломнюк, Ю. И. Спиридонов. И еще - принимавший от американцев самолеты в Фэрбенксе полковник запаса И. П. Дудко и единственная в делегации женщина — Елена Александровна Макарова, работавшая переводчицей, лейтенант запаса, жена Петра Павловича Гамова.

В субботу, 26 мая, после обеда специальным рейсом на самолете Ан-24 делегация прибыла в Сеймчан. Ей был устроен теплый прием. Следует сказать, что уже будучи на Аляске, в Америке, если члены делегации хотели подчеркнуть исключительное высокое качество встречи, обслуживания, приема, то всегда сравнивали: точно, как в Сеймчане. «Новая Колыма» подробно рассказала о пребывании ветеранов в нашем поселке, а фотокорреспондент Игорь Пронин запечатлел это важное событие. Чтобы больше не возвращаться к сеймчанской встрече, скажу, что уже по возвращении убеленные сединой ветераны перегоночной дивизии просили еще раз передать большую благодарность организационному комитету, исполкому районного Совета, его председателю Петру Ивановичу Лисецкому, всем тем, кто принимал активное участие в подготовке к этому мероприятию.

«Исключительно важно, что нас, как и 48 лет назад, когда мы были очень молодыми и юными, тепло и радушно принимала сеймчанская земля. Я помню многих, кто помогал нам переносить тяготы неустроенного быта, делал все для того, чтобы мы, военные летчики, радисты, механики, штурманы, могли отдохнуть, обогреться в лютую стужу. Помогали готовить летную технику, подвозили дрова, без усталости топили самодельные железные печки. Как правило, это были заключенные. Мы впервые узнали о многочисленных колымских лагерях. Чувствовали, что что-то не так, не может быть, чтобы тысячи людей являлись врагами народа. Но нам запрещали вести длинные беседы с людьми из лагерей, вольнонаемными, закончившими свой срок, но не имевшими права выезда за пределы Сеймчана, района. Чем могли, помогали этим людям. Грустно и обидно было, что они не на

фронте, не участвуют в освободительной войне». Это слова Дмитрия Филимоновича Островенко, работавшего на трассе с первых дней ее открытия, отмеченного многими боевыми наградами, живущего в Москве, знающего наизусть многие стихотворения, несколько поэм своего любимого поэта Т. Г. Шевченко. Он со своими боевыми друзьями приезжал в Сеймчан в 1985 году. Тогда они побывали в редакции, перелистали подшивки газеты, в которой печатались многочисленные материалы, рассказывающие о том времени, а также дневник экспедиции, занимавшейся поиском погибшего самолета, и др.

28 мая в 10 часов утра наш самолет взял курс на Аляску. Первая посадка в Чайбухе. Заправка. Через час с небольшим приземлились в древнем селе Марково, основанном более 300 лет тому казаками-первопроходцами Михаила Стадухина. Несмотря на довольно-таки густой дождь, в аэропорт пришли немало взрослых и детей. Школьники преподнесли цветы. Председатель сельсовета Виктор Иванович Сазыкин приветствовал ветеранов. Сказал, что старожилы села помнят летчиков, они помогали строить аэродром, укладывали металлические решетки на взлетную полосу, вручную корчевали пни, вырубали кустарники, возводили жилые помещения - словом, ускоряли ввод в строй трассы. Сам Виктор Иванович потомок тех казаков-стадухинцев.

В школе состоялась интересная встреча. Учитель - географ Олег Юрьевич Головин, под руководством которого учащиеся много сделали для выявления фамилий погибших, вели многочисленную переписку. На одной из могил они сумели прочитать фамилию погибшего летчика. Им оказался А. Д. Новгородцев, вторую надпись прочитать не удалось. Во многие адреса пошли запросы. Поиск оказался результативным. Было выявлено, что лейтенант А. Д. Новгородцев и капитан Н. А. Шведов погибли при выполнении боевого задания. Один из старожилов села сообщил, что третий член экипажа жив. И снова многочисленные письма, запросы, поиски. В село прилетела жена погибшего лейтенанта С. А. Новгородская (так правильно звучит фамилия), бывшая летчица транспортной авиации. Из Центрального архива Гражданской авиации сообщили, что самолет А-20 перегончного полка 1-й Краснознаменной авиадивизии потерпел аварию недалеко от села. Жив остался только третий член экипажа – Николай Яковлевич Гребенников, получивший тяжелое ранение. Розыск привел ребят к успеху. Из Киева пришло письмо от самого Гребенникова. Он написал, что только чудом остался жив. При падении его выбросило из самолета, глубокий снег смягчил удар. Кончился бензин, и посадка была вынуждена. Мы вылетели из Уэлькаля, чтобы разведать погоду на маршруте. Наш «Бостон» шел нормально, но топливо было на исходе. Все-таки успели сообщить в Уэлькаль, чтобы самолеты не выпускали из-за нелетной погоды.

- Вы знаете, — говорит Олег Юрьевич, - ребята очень старались и очень радовались, когда приходили обнадеживающие ответы. Они как-то сами подтянулись, чувствовали, что причастны к важному и ответственному делу.

Учитель с теплотой отзывался о своих воспитанниках Толике Шаповалове, Вадике Мурашове, Эдике Безроднове.

Вспоминая о том времени, Владимир Иванович Суворов поблагодарил юных следопытов за то, что они, их воспитатели, не забывают тех, кто в тяжкие годы войны, несмотря на лишения, ковал победу и за тысячи километров от фронта погибал в широких просторах Крайнего Севера. Впервые, сказал он, я прилетел в Марково на Ли-2 летом 1942. Был август. Полоса еще не была готова, хотя местными партийными и советскими органами предпринимались огромные усилия. Многого не хватало. Работали круглосуточно, и уже 29 сентября началась перегонка самолетов.

В школе имеется любовно оформленный стенд, рассказывающий о перегонной дивизии. Известный летчик-перегонщик Гурий Владимирович Сорокин, всматриваясь в одну из фотографий, помещенной на стенде, узнал свой самолет, сфотографированный на фоне сопки Ключевской.

С нетерпением ждали делегацию в Анадыре - столице Чукотки. В клубе авиаторов состоялась встреча с членами делегации. Приветствуя гостей, заместитель председателя городского совета ветеранов войны и труда Николай Макарович Кривоусков рассказал о роли ветеранов в воспитании молодежи, о жизни в условиях Чукотки, проблемах, стоящих перед жителями автономного округа. Тепло встретили присутствующие выступление только что избранной на окружной сессии заместителя председателя окружного исполкома Нины Ивановны Вааль, секретаря парторганизации авиаотряда Александра Дмитриевича Буйлова.

В аэропортовской гостинице, в которой заночевала вся делегация, я ближе познакомился со многими ветеранами, откровенными людьми, готовыми рассказать газетчику о работе на трассе, поделиться воспоминаниями.

Рассказывает Юрий Иванович Спиридонов, ветеран Якутского УГА, работавший на трассе с первого дня ее открытия.

- Моя юность совпала со становлением советской авиации, челюскинской эпопеей, с героическими, беспримерными перелетами экипажей Чкалова, Громова и других. В начале 1941 года я окончил курсы радистов и меня приняли на работу в аэропорт Березово. В декабре этого же года откомандировали в Алма-Ату в школу бортрадистов, а через четыре месяца - на курсы высшей летной подготовки в Ташкент, где освоил профессию бортрадиста Ли-2. Наша авиагруппа базировалась во Внуково. Совершали рейсы за линию фронта, летал в осажденный Ленинград. Доставлял в Сталинград медикаменты, а оттуда вывозил раненых через Гурьев и Красноводск в Тбилиси. Не раз были атакованы и вражескими истребителями, и зенитками. Приходилось отстреливаться, уходить в облачность, ведь главная для нас задача состояла в том, чтобы вовремя и без потерь доставить груз. Летали по ночам в тыл врага к партизанам.

В конце сентября 1942 года нас, группу из экипажей, срочно откомандировали в Якутск. Приказ был более чем загадочный, вместо фронта - в глубокий тыл. Оказалось, что мы прибыли в штаб Первой перегонной дивизии. Поначалу из-за сложностей полетов и малочисленности поступления американских самолетов доставку их от Фэрбенкса до Красноярска выполняли экипажи 7-го авиаполка сквозной перегонки. Перевозку летного состава дивизии по трассе осуществляла на Ли-2

транспортная группа, преобразованная в 1943 году в 8-й Транспортный авиаполк. Меня направили в полк, базирующийся в Уэлькале, включили в лидирующий экипаж и присвоили, как радисту, позывной - «Ресет».

В начале октября 1942 года нам предстояло перегнать два самолета А-20 «Бостон» и один истребитель Р-39 «Аэрокобра». На штурмовике летели командир экипажа А. Романов со штурм-майором Лебедевым и радистом В. Палагутиным. На втором «Бостоне» в качестве бортрадиста летел я, командиром экипажа был П. Грицкевич. На борту с нами находился бортмеханик Д. Крутилин. Истребитель перегонял капитан Богатырь. При пролете аэропорта с. Марково к нам на «Аэрокобре» присоединился капитан Лавушкин, отставший от предыдущей группы из-за неисправности машины. Мы доставили самолеты через Сеймчан - Якутск - Киренск в Красноярск и тут же еще горячими передали боевым экипажам, которые сразу улетели на фронт.

В дальнейшем сквозная перегонка одним экипажем в Уэлькаль до Красноярска стала выполняться эпизодически, а в начале 1943 года были сформированы перегоночные полки, летавшие на закрепленных за ними участках трассы с базированием в Фэрбенксе, Уэлькале, Сеймчане, Якутске, Киренске. Я и мои товарищи перегоняли группы самолетов из Уэлькаля до Сеймчана. Этот участок трассы был закреплен за нашим полком. Я хорошо помню Сеймчан того времени. Много деревянных домиков, лошади, сани, конвойные в полушубках до пят, сгорбленные фигуры заключенных в немислимых одеждах. Кстати, здесь были чудесные врачи, тоже не по своей воле оказавшиеся на Колыме.

В конце апреля 1945 г. в Уэлькаль прилетел двухмоторный Р-6. Он привез экспедицию инженера Сергучева, которая проводила изыскательские работы по строительству аэродромов на Чукотке, в частности, в Лаврентия.

8 мая, когда мы вылетели в очередной раз из Проведения, я, прослушивая эфир, перехватил разговор американцев и понял, что русские победили и намечается подписание акта о капитуляции фашистской Германии. Я сообщил радостную весть экипажу. Когда сели в Лаврентия, там уже об этом знали.

К нам подошел симпатичный молодой человек, председатель сельсовета, и попросил нас доставить 400 килограммов пороха для людей, живущих на отдаленной фактории. Ящики с этим опасным грузом мы разместили в специальных крыльевых отсеках за гондолами двигателей. Фактория находилась за грядой высоких гор. Напрямую лететь мы не решились, ибо над крутыми горами подолгу, как привязанные, висели тучи. Прогноза не было, разведку делать некому. Поэтому пошли кружным путем вдоль белеющей внизу узкой полоски припая. Беды ничего не предвещало, атмосфера была спокойная, небольшой встречный ветер не мешал нашему полету. Через некоторое время бортмеханик резко толкает меня и кивком головы показывает на правый иллюминатор. Я обомлел - от мотора тянулся довольно густой шлейф черного дыма с багровым отблеском пламени. Поток набегающего воздуха огненные языки прижимались к поверхности крыла, к тому месту, где в отсеках лежал злополучный порох. Я мигом отстучал на полярную станцию мыса Чаплино, где находилась запасная взлетная полоса: «Горит мотор! Обеспечьте



посадку!»). Пилот Шарков повел машину на посадку с ходу. Горящий самолет еще катился, подпрыгивая на неровностях полосы, а к нам уже бежали солдаты и местные жители. Огонь удалось укротить. Мотор полностью вышел из строя. Вот так для меня и моих товарищей началось празднование Дня Победы на мысе Чаплино.

Когда кончилась война, полки, базирующиеся в Фэрбенксе, Сеймчане, Якутске и Киренске, стали расформировывать, а уэлькальский полк не трогали. Страна готовилась к войне с Японией и мы перегоняли американские самолеты через аэропорт Марково на Камчатку. Полк распустили только в августе. Нас, бывших аэрофлотовцев откомандировали в Якутск. Многие остались там работать. Остался и я.

Ю. И. Спиридонов говорит, что в Якутском УГА долгие годы ведущими специалистами трудились участники перегонки В. Л. Браташ, Н. А. Дьяков, Ф. М. Козин, М. Ф. Мишнин, А. Ф. Сороковой. И сейчас живут в Якутске, находясь на заслуженном отдыхе, ветераны воздушной трассы Аляска—Сибирь бывшие летчики Н. М. Сладков, и Ю. П. Яковлев, бортрадист И. З. Воробьев, авиатехник Б. А. Гаринов, авиамеханик И. М. Романченко, шофер А. А. Малиновский и другие. Иногда они встречаются, вспоминают далекие годы совместной работы на трассе.

Долгое время не удавалось поговорить с Героем Советского Союза, летчиком - истребителем, полковником запаса А. А. Липилиным. К нему то и дело подходили товарищи по перегоночной дивизии. Ведь сколько лет не виделись, иногда приходилось знакомиться заново.

- Извините, - говорит Александр Алексеевич, - хочется еще и еще раз прокрутить какой-нибудь памятный эпизод, узнать, как сложилась дальнейшая жизнь побратимов. Словом, вопросов много.

А. А. Липилин, небольшого роста, очень живой человек, моложавый.

- В авиации с 1934 года по 1961-й, - уточняет он. Вы спрашиваете, сколько я перегнал самолетов. Вообще-то, не считал, но думаю, что где-то 400 с довольно большим гаком. Бывало, пригонишь «Бостон» или «Аэрокобру», а тут приказ везти экипажи обратно уже транспортным самолетом. Прежде чем попасть на трассу, я успел повоевать. Начало войны встретил в воздухе. Так получилось, что той ночью выполнял дежурные полеты, хотя накануне нас предупредили: может быть нападение. Будете внимательны, на провокации не попадайтесь, ну а если что... Если что и случилось. Кроме чисто ведения атакующих воздушных боев, сопровождал бомбардировщики, отгонял немецких истребителей. Иногда «работал» и по наземным целям, истребителем атаковал танковые колонны. Для этого цепляли восемь реактивных снарядов и я на бреющем поражал вражескую технику. Прилетаешь на аэродром, техники осматривают самолет и, от удивления, ахают. Во многих местах мой небольшой самолет пробит снарядами, прошит пулями, а я и не слышал. Бой. Надо сказать, на «МИГах» оружие было плохое. Мы стреляли через винт. Пулемет скорострельный, из-за того, что цель просматривалась плохо, приходилось приближаться почти вплотную, на сто и менее метров. И тогда кто кого. Иногда подойдешь близко, знаешь, что где-то рядом противник, а его не видишь. И еще.

Прямо низводило нас то, что переднее стекло часто заливало маслом. Долго мучились на этих самых «МИГах».

Потом пересели на «Яки». Эти самолеты совершенны. Они и маневренны, легки в управлении, очень надежны. Поймал в прицел, знаешь, что после нажатия гашетки попадание наверняка. Если с первой очереди немецкий самолет ты только малость пошатал, то после второй он или разваливается, или загорается. Эффективность наших действий резко возросла. Попадало и нам здорово. Меня сбивали. Приходилось гореть. Зенитка меня подбила, самолет загорелся, но я дотянул до полосы. Почти весь обгорел, руки обжег, спасли меня перчатки, которые перед вылетом почему-то очень настойчиво советовал надеть техник-лейтенант. Лицо защитили очки. Вот сейчас иногда мучаюсь. Когда молодой был, ничего, а вот сейчас, как только попадет грязь на обожженные места, на кожу, то она сразу же воспаляется и приходится по несколько раз в день ее протирать. Один раз в воздушном бою меня сбили. Сопровождал бомбардировщик. Если бы была на истребителе связь, мы могли бы друг другу помогать, предупреждать. Иногда радиостанцию устанавливали, но она, как правило, не работала. Мы больше на пальцах и на «МИГах». Лишь только в конце 42-го началось оснащение наших самолетов связью. Непременно хочу отметить, что на американских «Кобрах», А-20, Б-25 связь была отличная, надежная, на нее меньше всего влияли внешние помехи, радиостанции не были так восприимчивы к магнитным бурям, северному сиянию. Работали чисто. Как-то сижу в Сеймчане на земле и вдруг слышу, как в Фэрбенксе идут на взлет экипажи. Отличная слышимость. Спрашивают, где я, говорю, в Сеймчане. Удивились. Ведь расстояние приличное.

- Александр Алексеевич, в нашей делегации есть герои, с которыми вы начинали работать на трассе?

- Да, конечно, вот рядом с нами стоит мой старинный товарищ, очень скромный человек, лишь по ошибке не ставший Героем. На войне это бывает. Полковник запаса Дмитрий Владимирович Чуланов.

- Саша меня любит и потому так утверждает, рассказывает Дмитрий Владимирович. Начинали с ним воевать на западном фронте. И нас почему-то отобрали для трассы. Сначала работал в Фэрбенксе, а потом перевели в Уэлькаль командовать полком, а Сашу - в Киренск, тоже командовать полком. Когда расформировали перегонную дивизию, меня перевели в главный штаб военных воздушных сил старшим инспектором - летчиком. В Сеймчане тоже работал. Здесь зимой нам приходилось особенно нелегко. Тормозная жидкость замерзала при температуре минус 45, а в Сеймчане, сами знаете, нередко морозы доходили до 55, а то и 60 градусов. Летишь и не знаешь, откроются ли закрылки или нет, сработают ли тормоза. Иногда не срабатывали, ну и мчишься до конца полосы, а то и дальше. Сугробы задерживали. Больше всего переживали за шасси, не дай бог не выпустятся. Когда машины простоят всю ночь, смотришь, а под самолетом все красно — манжеты не выдерживали и масло вытекало. Лечу как-то из Сеймчана до Берелеха, со мной еще пять самолетов. Кучно так летим, чтобы не потерять друг друга. Вдруг слышу в наушниках: лидер-2, у тебя масло течет. Посмотрел, давление вроде бы нормальное, но масло вытекает. Каждый из авиаторов знает, чем это грозит.

Решил садиться не долетая до Берелеха. Выбрал небольшое озеро у тепловой электростанции, которая давала энергию золотодобытчикам. Уверенности не было, что оно замерзло, и нет сугробов. Выпустил шасси и — будь что будет. Повезло. Ничего не поломал.

- Хотя я и был командиром полка, летать приходилось довольно часто, - продолжает Дмитрий Владимирович. Перегонял машины по всем отрезкам трассы. Выручали опыт, приобретенное мастерство в боях первых месяцев войны.

Вот перегоняю «Бостон» из Якутска в Киренск. Решил и жену перевезти к постоянной дислокации. Осеннее небо покрыто жидкими облаками, ну, думаю, нормально, пройдем без приключений. Через минут двадцать вошли в сплошные облака и вдруг на моем Б-25 заклинивает правый двигатель. Жене не говорю. Лишь бы удержаться, вспотел весь. Нагрузка увеличилась на левый мотор. Связался с землей. Дали координаты промежуточного аэродрома. До него пятьдесят километров. Долетел и неплохо сел.

До трассы воевал на Северо-Западном и Волховском фронтах. Сбил три самолета. Потом перегонка. В ноябре 1943 года наши закупили три самолета «Гарденбург» и я доставлял их до Москвы, назад не вернулся. Снова фронт. Возглавил звено. Начались фронтовые будни. Летал на штурмовку, провел 67 воздушных боев, сбил еще 10 самолетов. Иногда сопровождал бомбардировщиков, штурмовиков, много раз летал на разведку войск противника. По данным разведчиков в таком-то квадрате движется колонна танков и живой силы. Надо определить, где они сейчас в это время, определить количество машин и сообщить по радио с тем, чтобы сразу же начать бомбить. Сделав свое дело, я должен улетать на базу, но если позволяло количество топлива, то «работу» себе находил. Иногда, чтобы определить, чья колонна, техника, я по два-три раза на бреющем пролетал над дорогой. Немцы не выдерживали и начинали стрелять. Мне это и надо было, и я тогда быстро смывался, чтобы сообщить так нужные сведения.

В авиации находился по 1970 год. Работая в инспекции, освоил даже вертолеты Ми-1 и Ми-4. Испытывал Су-7, Су-9, Су-11, летал на реактивных МИГ-21. Потом меня пригласили в главный штаб военно-воздушных сил на должность старшего инспектора-летчика. Ведь я летчик первого класса. Летал по всему Союзу. В 1957 году кончил воздушную академию. Сам я из бедной крестьянской семьи, у меня семь братьев и все воевали и, слава богу, все вернулись домой. Война - большое горе для каждого, сорок пять лет прошло, а помнится все до мельчайших подробностей. Не был обойден наградами. У меня два ордена Красного Знамени, один Александра Невского, два ордена Отечественной войны первой степени, орден Отечественной войны второй степени и две Красной Звезды, 16 медалей. В послевоенные годы был причастен к созданию современных самолетов, совершенствованию воздушной техники.

## НОМ

29 мая нас встречала общественность Провидения. Ветераны поблагодарили за добрые слова в их адрес. Они узнали, что первое упоминание о бухте Провидения

сделал боярский сын Курбат Иванов, который с промысловой экспедицией побывал в здешних местах 30 августа 1660 года. Скоро жители района будут отмечать 330-летие своей бухты. Романтическое название она получила от моряков английской экспедиции Томаса Мура. В небольшом проспекте, отпечатанном в местной типографии, говорится, что в 1848 году на двух клиперах «Пlover» и «Геральд» экспедиция вела поиск пропавшей экспедиции Дж. Франклина. Во время шторма «Пlover» получил повреждение и был вынужден укрыться в бухте и зимовать. Им помогли коренные жители. Благодаря этому английские моряки остались живы и здоровы. Набожные моряки решили, что они обязаны святому Провидению. Так бухта получила название «Святое Провидение».

...В два часа дня специальный Ан-2 с членами делегации мемориального перелета взял курс на Ном, первый пункт посадки на Аляске. Это совершенно недалеко, лететь всего час десять минут. Америка очень близко. Находясь в полной изоляции, нам казалось, что эта страна находится, как минимум, на Марсе. Железный занавес, который на протяжении многих лет создавали руководители нашей страны, стараясь этим самым отгородить советских людей от другого мира, от намного совершенной цивилизации, сделал свое — сформировал в нашем сознании образ лютого врага, который день и ночь мечтает о том, чтобы напасть на Советский Союз, снести его с лица земли. Многие этому не верили, но большинство уверовало в злонамеренные козни американцев. Как не поверить, если на миллионных плакатах изображался проклятый капиталист с этакой сигарой и атомной бомбой под мышкой. До сих пор помню эти аляповатые плакаты, для изготовления которых тратились сотни тонн ценной бумаги.

Берингово море спокойно, среди чистой воды видны ледяные поля, но это уже не монолит, частые разводья очертили отдельные льдины. Перелетев невидимую черту, мы тут же в самолете стрелки своих часов перевели на двенадцать часов назад и снова очутились во вчерашнем дне, то есть снова наступило 28 мая. Вся делегация второй раз поздравила Чуланова Дмитрия Владимировича с днем рождения. Ведь мы возвратились на сутки назад.

В 15 часов 50 минут наш самолет приземлился в аэропорту города Ном. Много его жителей пришло встречать советских людей. Начались взаимные приветствия. Мэр города Эрвин Дервински сказал небольшое приветствие. Он представил супругов Сучеки, которые написали и разослали более 800 писем с просьбой принять участие во встрече американских и советских ветеранов. Прибывший на встречу бывший пилот Теодор Т. Шучецки сказал, что он 3 года перегонял самолеты и благодаря госпоже и господину Сучеки он здесь и рад видеть тех людей, которые 48 лет тому назад перегоняли американские самолеты по трассе Аляска — Сибирь. Это прекрасно, что организовано такое мероприятие. Он встречался с генералом Матчиным, пожалел что так и не увидел легендарного Мазурука. Ветеран сказал, что в авиационном центре Эвергрине организовывается авиационный музей и здесь нужна наша помощь.

Дервински зачитал письмо вице-президента по особым проектам Альберта И. Стикса IV, в котором тот утверждает, что на Западе очень мало информации о Великой Отечественной войне. В действительности советская военная авиация внесла

огромный вклад в разгром фашистских войск, и это почти неизвестно здесь. Мы хотим изменить ситуацию через создание музея авиации, поэтому нужна поддержка советской стороны в поиске и транспортировке самолетов времен Великой Отечественной войны.

Что такое международная авиакомпания Эвергин? Это большой транспортный авиацентр, который может перевозить грузы больших размеров. «У нас есть возможность реставрировать и ремонтировать самолеты, даже в очень плохом состоянии, - говорится в письме. И самое главное, что у нас есть огромное желание делать эту работу. Мы будем очень горды, если сможем организовать показ этих самолетов в Советском Союзе и Соединенных Штатах. Потому, что советские летчики демонстрировали огромное мужество в совместном советском, американском и британском военном сотрудничестве». К сожалению, господин Альберт не смог присутствовать на встрече и беседовать со многими людьми лично. Он в это время находился в Москве.

Два добротных автобуса доставили советскую делегацию в отель «Полярис». Для поселения достаточно было назвать фамилию. Одно- и двухместные номера довольно уютные и благоустроенные с деревянными стенами, горячая и холодная вода, цветной телевизор с многочисленными программами, в которых преобладают рекламные передачи. Везде чистота и порядок. Сколько не старался, так и не увидел привычных для нашего гостиничного быта тараканов, являющихся, мне кажется, вечными спутниками советского командировочного в любой гостинице Союза. Говорю уверенно потому, что мне доводилось жить в десятках гостиницах страны - в московских, киевских, дальневосточных, и везде одно и то же. Разница заключалась лишь в количестве насекомых.

28 мая - национальный для всей Америки день поминовения. Его отмечают в знак памяти павших в гражданской войне в США 1861—1865 годах, в испано-американских и других войнах. К этому дню в стране готовятся - проводятся парады, в которых могут участвовать все желающие, различные мероприятия. К примеру, в Номе по установившейся традиции смельчаки собираются на берегу Берингова моря - надо сказать, что городок стоит у самого моря - и, несмотря на иной раз слякотную погоду, стремятся один или два раза окунуться в ледяную купель. Хорошо, если льдины отошли от берега, а если нет, то приходится проявлять немалую выдержку и расчет, чтобы не только нырнуть, но вынырнуть. Так было и на этот раз, о чем потом красочно расскажет местная многостраничная газета. Принять такую ванну может не каждый и потому к такой процедуре готовятся заранее. Как правило, «моржей» бывает около сотни.

Нам не посчастливилось увидеть парад, массовое купание или ныряние. Мы опоздали на несколько часов. Не остывшие еще от этих событий, хозяева рассказали о том, что было сегодня в Номе. Парад начался в районе местной почты, колонна направилась на кладбище Нома, а затем повернула вниз к Беринговому морю.

В семь часов вечера нас ждали в Малом центре собраний, где должна состояться встреча с инициаторами поездки, а также ужин с жителями города. Помещение Малого центра было празднично убрано. Гирлянды бумажных и живых цветов. Богато

сервированный шведский стол. Улыбки и приветливость жителей и тех, кто приехал на встречу. Следует сказать, что на улицах Нома к членам советской делегации подходили его жители. Здоровались, дарили значки, похлопывали по плечу, этим самым выражали признательность и уважение. Стоило только остановиться, как тут же подбегали мальчишки, взрослые, тщательно выговаривая одно или два русских слова, что должно было означать их доброе к нам расположение.

Вечер, посвященный приезду ветеранов перегоночной дивизии из СССР, открыл знакомый уже мэр Эдвин Дервински.

- Мы горды, что нашему городу предоставлена честь первому встречать заслуженных советских летчиков, - сказал он. - Мы ждали этой встречи, особенно те, кто в далекие годы работал на нашу общую победу.

Руководитель делегации, участник перегоночной дивизии, полковник запаса Е. Г. Радоминов в ответном слове поблагодарил номенцев за радушный прием, за исключительную заинтересованность в том, чтобы советские ветераны чувствовали себя здесь, как дома.

В год 45-летия победы над врагом мы снова на Аляске, мы возвратились в свою молодость. Через день наш Президент прилетает на встречу к вашему Президенту. Это очень хорошо. Нам надо часто встречаться.

Выступили также спонсоры и инициаторы этого полета начальник Восточно-Сибирского управления гражданской авиации В. Н. Коваленко, замполит этого управления В. И. Слюсарь, работник объединения «Северовостокзолото» С. П. Сабенин. Много добрых слов, идущих от самого сердца, были сказаны в этот вечер. Взаимная заинтересованность, неподдельная искренность, уважение чувствовались повсюду.

В последний день мая погода в Фэрбенксе стояла отличная. На взлетное поле, когда наш самолет подрулил к стоянке, вышло много людей, и каждый с цветами. Все что-то говорят, весело смеются. Музыканты местной военной гвардии сыграли приветственный марш. Представители американской и советской сторон сказали сердечные слова приветствия, пожелали друг другу всяческих благ, здоровья, мира.

На представительских машинах члены делегации отправились в гостиницу. Большинство ветеранов были приглашены в семьи американцев с тем, чтобы дни визита провести непосредственно в домах жителей Фэрбенкса, соприкоснуться с повседневной жизнью людей, о которых много наслышаны, читали в советских газетах и журналах.

Фирма «Рилайн оф Аляска» предоставила делегации два автобуса, которые постоянно находились в ее распоряжении. В Фэрбенксе нашим хозяином являлась интернациональная Ассоциация 17 клубов «Лионз» (Львов). Если расшифровать это английское слово по буквам, то оно будет звучать так: «Свобода и безопасность наших людей».

Поездка по городу, знакомство с местным университетом, с жителями города — все это доставило удовольствие не только ветеранам, всем членам делегации, но и

горожанам. Завязывались непринужденные беседы, обменивались значками, сувенирами. Дружественная атмосфера создавала особый настрой, способствовала плодотворной работе тех организаций, которые нас принимали и создавали максимум удобств для советских людей.

Вечером в одном из просторных помещений клубы Лионзов, как говорится, давали концерт собственными силами. Назову лишь несколько клубов — Бундокс Лионз (г. Мус Крик, что в переводе означает Речка лося), Чина Лейке Лионз (озера реки Чины из г. Норт Пол), Фокс (лиса) Лионз из Фэрбенкса, а также местные Лионзы — Северное сияние, Полночное солнце. Северная звезда и другие. Открыли концерт бойскауты Америки, исполнившие несколько детских песен. И среди них песню, где есть такие слова: «Спи, младенец мой прекрасный, баюшки-баю». Продолжить ее на русском языке смог только 84-летний Иван Иванович Лукин из Магадана, которого приветствовал весь зал. Более двух часов пели и танцевали члены клубов. В их репертуаре — ковбойские песни, веселые и задорные, танцы со свистом и гиканьем. Чувствовалось, что этим людям знаком труд скотоводов в бескрайних прериях, и любят они не только работать, но и отдыхать. Звучали и шотландские мотивы. Значит, далекие предки исполнителей перебрались сюда из Шотландии.

Закончился вечер взаимными приветствиями. От имени нашей делегации выступил В. И. Слюсарь, который подчеркнул, что в эти дни, когда мы находимся здесь, в Вашингтоне встречаются наши президенты. От имени фонда авиации и арктического изучения Аляски выступил президент клуба Львов Стэн Девис.

— От имени фонда я приветствую вас, — сказал он, — и желаю вам здравствовать. Для нас это большая честь принимать у себя тех, кто во время войны перегонял тысячи самолетов в Советский Союз. В июне 1992 года мы планируем, как часть знаменательного события, посвященного пятидесятилетию существования лендлизовской трассы, провести серию мероприятий вместе с ветеранами Аляски. Мечтаем создать своеобразную историю, как письменную, так и устную о тех событиях, и постараемся рассказать о теперешней нашей встрече. Предполагаем также организовать выставку военных самолетов второй мировой войны. Думаем мы над грандиозным шоу с современными самолетами и с участием самолетов минувшей войны. Все эти мероприятия планируем подготовить с помощью Американского комитета ветеранов зарубежных войн и общества дорог Аляски... Мы, безусловно, надеемся, что советские друзья смогут принять участие в этом празднике и хотели бы услышать их пожелания.

Руководитель делегации Е. Г. Рудоминов поблагодарил за встречу и заверил, что с советской стороны все будет сделано для плодотворной совместной работы по организации и проведению полувекового юбилея. Он наградил Почетной грамотой Советского комитета ветеранов войны Ричарда Фукса, руководителя местного комитета по организации встречи.

Представитель Юконской территории из Канады Билл Джонсон сказал, что канадцы очень горды тем, что президент Горбачев, прежде, чем встретиться с Бушем, побывал в Канаде и беседовал с их премьер-министром. Юкон — бывшая провинция Британской империи. Жители этого края и штат Аляска будут отмечать

пятидесятилетие строительства дорог на Аляске. Часть программы намерены посвятить также и пятидесятилетию ленд-лиза и приглашают советских друзей на свою землю.

Хозяева любезно предложили экскурсию по Фэрбенксу и на военную базу Ладдфиел, которая расположена в нескольких километрах за городом. Нашим гидом был подполковник Хауэлл, немного разговаривавший по-русски. Мы наблюдали, как члены общества цветоводов ухаживали за цветами, целые газоны которых высажены на площадях и улицах. Быть членом общества очень престижно. Они пользуются уважением горожан. Считается, что человек, выращивающий цветы, — это добрый и сердечный человек. Кому не хочется обладать такими качествами? Город выглядел уютным и ухоженным. Чистота - залог здоровья, и этот лозунг не является пустым звуком для американцев. Они делают все для того, чтобы улицы, скверы имели опрятный вид. Здесь никому и в голову не придет бросить окурок, выбросить мусор на улицу и это не потому, что штрафы большие, а просто потому, что состояние внутренней культуры каждого находится на очень высоком уровне. И оно, состояние, воспитывается всем укладом жизни.

Недалеко от Фэрбенкса расположена одна из двух в США станций слежения за спутниками. Вторая находится в штате Верджиния. Мы остановились около станции. Она не огорожена. Сюда может зайти любой человек. Зашли и мы, советские люди. Везде компьютеры, мигающие экраны, перфоленты, различные схемы, карты. Дежурный специалист коротко познакомил нас со своими товарищами по смене. Центральное управление находится в Вашингтоне, что очень хорошо, далеко от начальства, улыбаясь, сказал один из инженеров. Станция активно участвует в международной программе по изучению космоса. Сколько ежегодно расходуется денег на эти цели? Шесть миллионов долларов. Коллектив насчитывает 64 человека. С советскими коллегами нет совместных программ, но уже намечается кое-что, и они надеются, что в скором времени увидят наших засекреченных специалистов.

Вдруг рядом с широкой трассой сверкнул серебром знаменитый аляскинский трубопровод, по которому ежегодно перекачиваются многие миллионы тонн нефти. Нефтяные и золотодобывающие компании дали жизнь Аляске. Благодаря им, а также туризму, процветает край, а коренное население - эскимосы, индейцы - ежегодно получает от компании безвозмездно 20 тысяч долларов каждый. Длина нефтепровода 800 миль, диаметр труб 48 дюймов. В сутки перекачивается в среднем два миллиона баррелей нефти. Строительство нефтепровода, проводившееся в сложных условиях, было начато в 1971 году, а закончилось в 1977-м. Были ли аварии? Да, была одна. Незадачливый охотник вместо того, чтобы поразить лося, попал в трубу. Аварию быстро устранили. Американцы гордятся творением рук своих. Они создали немало короткометражных фильмов о нефтепроводе, его строителях. Трубы смонтированы над землей, через определенные промежутки устроены специальные переходы.

При въезде на военную базу нас встретил представитель командования. Ветераны, вступив на территорию базы, начали узнавать дома, в которых жили, знакомые объекты навевали воспоминания. Вот у этого ангара А. А. Липилин принимал



самолеты, на которых улетал на запад. Здесь во время отдыха они катались на лыжах, коньках, устраивали соревнования. Особенно памятен Фэрбенкс для Петра Гамова.

- Когда я взлетел на своем бомбардировщике и взял курс на Ном и Уэлькаль, - рассказывает Петр Павлович, - инженер Алексей Крисанов доложил, что передняя стойка отвалилась. Авария серьезная. Доложил на землю.

Мне приказали посадить бомбардировщик на живот. Летчики знают, что это значит. Это значит полностью вывести самолет из строя, погубить дорогостоящую машину, И тут я вспомнил слова одного из преподавателей кратковременных курсов, которые проводились в Фэрбенксе для советских авиаторов. Это был молодой, очень симпатичный летчик-инженер Николай Барклай де Толи, праправнук известного героя Отечественной войны 1812 года. Николай отлично говорил по-русски. Умело и доходчиво вел занятия, свои знания повадок американских самолетов передавал нам. Нередко приводил примеры из собственной практики, которая, как потом мы поняли, была богатая, иногда изобиловала различными приключениями, порой опасными для жизни. Помню, как-то он рассказал о случае, который произошел с его самолетом над Калифорнией. Взлетев, он через какое-то время заметил, что у самолета отвалилась передняя стойка и принял решение садиться на два колеса, предварительно потребовал, чтобы к полосе прибыли солдаты на машине с толстыми канатами. Все было сделано так, как летчик потребовал. Солдаты зацепили канатами хвост самолета и, разогнав автомашину, не дали ему «клюнуть» носом. Таким образом, люди и машина были спасены. Так решил сделать и я. О том, что произошло дальше, расскажет моя жена Елена Александровна Макарова, работавшая переводчиком в военной миссии.

- Это очень личный вопрос, - продолжила рассказ своего мужа Елена Александровна. Как-то Петя сделал мне предложение. Это было так неожиданно, что я совсем растерялась. Выходить замуж не собиралась и над его предложением лишь посмеялась. Но когда увидела, как его самолет кружит над Фэрбенксом и аэропортом Лакфилд, чтобы выработать топливо, как все тревожно смотрят на небо, то поняла, что этот человек стал для меня вдруг очень дорогим. Полоса, на которой предстоит садить самолет, заканчивается крутым спуском в реку Танана. Здесь уже были случаи гибели целых экипажей. Совсем недавно погибла «Летающая крепость». Экипаж возвращался из Японии, где благополучно отбомбился, и погиб в конце полосы, свалившись в реку. Хотя сама посадка была благополучна. Сами понимаете, как я переживала за нашего летчика. И дала себе клятву, если Петя благополучно произведет посадку, то тут же даю согласие на то, чтобы выйти за него замуж. Американцы, смотревшие на эту трагедию, начали заключать пари: одни говорили, что экипаж погибнет, другие нет. Я была сильно возмущена этим: как можно в такой момент заключать какое-то пари. Когда самолет благополучно сел с помощью рассказанного Петей способа, проигравшие стали расплачиваться, но и они были очень довольны тем, что русские летчики спаслись.

- Помните, как отец Антон, капеллан американской армии, - подключился к беседе И. П. Дудко, - сказал, что он полтора часа молился за спасение экипажа и просил всевышнего помочь русским счастливо приземлиться. Но когда я сказал, что

самолет находился в воздухе всего сорок минут, то все дружно захохотали. Вместе со всеми смеялся и отец Антон.

47 лет живут вместе Елена Александровна и Петр Павлович.

- Мы прожили долгую и, смею сказать, счастливую жизнь, - улыбается Макарова, довольно живая женщина, знающая несколько народных американских песен и мастерски исполнивших их на встрече с общественностью Фэрбенкса и Анкориджа. Воспитали троих детей, есть четверо внуков. Знаете, что нам помогало в трудные времена - это любовь, зародившаяся в военные годы. Мы не озлобились, хотя поводов, как почти у каждого советского человека, было более чем достаточно.

Ветераны вспомнили, как в 1943 и 1944 годах прилетал Молотов, направлявшийся на сессию ООН. Это был хмурый, молчаливый человек, ничем не проявивший своего интереса к тому, как живут и работают советские люди по выполнению лендлизского договора. Что запомнилось? Пожалуй то, что к приезду такого высокого гостя здесь не готовились. Все шло так, как и каждый день, хотя люди были готовы к тому, чтобы что-то подчистить, принарядить, навести лоск.

На прощальный ужин, который давали члены клуба «Будвайзер», специально прилетел министр по делам ветеранов Дервенски - один из четырнадцати министров кабинета Буша. Как сам подметил, он славянин. Американцы говорят, что Дервенски самый деятельный и активный министр. Благодаря ему много сделано по увековечиванию погибших в иностранных войнах, но еще больше - для живущих ветеранов, социальные блага которых в корне отличаются от благ их советских коллег. Если в Советском Союзе все больше декларируется забота об участниках войны, то здесь проявляют ее на деле.

- Это наш долг, - сказал в своем выступлении министр. Ветераны войн не только уважаемые в обществе люди, но и материально обеспечены. Общество не жалеет денег для помощи инвалидам войны, вдовам, семьям. Задача министерства состоит в том, чтобы как можно лучше наполнить содержанием жизнь людей, которые в годы опасности для Америки смогли отстоять ее интересы. Интересы Америки прежде всего. Вы могли бы много почерпнуть из нашей практики. Насколько я осведомлен, у вас в этом отношении есть проблемы. Мы рады поделиться опытом. Думаю, что эта встреча только начало той большой работы, которую мы совместно должны проделать. Не открою большого секрета, если скажу, что министерство, общественные организации ветеранов иностранных войн уже начали деятельную подготовку к полувековому юбилею ленд-лиза. Как известно, он состоится в 1992 году. Мы предлагаем провести в Анкоридже или Фэрбенксе встречу в верхах. Ведь встречался же Рейган с Папой Римским в Фэрбенксе. Для такого мероприятия здесь все есть, условия прекрасные. У нас имеются настоящие энтузиасты ветеранского движения. Среди них я с удовольствием называю номского ветерана Джима Маклафина. В начале сентября прошлого года я был в Варшаве на родине моих предков. Полувековой юбилей, если так можно сказать, начала войны отмечали различными манифестациями, митингами. Запевалами всех этих мероприятий выступила польская молодежь. Это очень хорошо, что молодое поколение такое активное.

До Анкориджа более часа полета. Высокие горы еще покрыты снегом. Справа по борту показалась самая высокая гора на Аляске Мак-Кинли. Это потухший вулкан, хорошо виден кратер. Он довольно правильной, круглой формы.

В аэропорту Анкориджа, самого крупного города на Аляске, насчитывающего более 250 тысяч населения, нас встречали представители городской общественности. Был выстроен караул местной национальной гвардии. Взаимные приветствия, знакомства. В здании аэропорта большую часть делегации распределили по частным квартирам. Меня и Гурия Сорокина с удовольствием приняла семья Джона Аперто и Ро Сильвестер. Джон черный молодой человек. Он - выходец из Таити. Живет здесь давно. Ро - белая американка. Медицинский работник. У них двое детей - Малия и Кэоли.

Международный аэропорт Анкоридж примечателен тем, что здесь, как и в Фэрбенксе, базируются воздушные силы национальной гвардии Аляски.

В первый же день делегация посетила военное кладбище. Разъяснение давал Евгений Гаврилович Раминов:

- Вот, смотрите, одинаковые даты - Заремба и Муравьев - 14 марта 1943 года. Я их знал. Эти молодые ребята разбились недалеко от Фэрбенкса. Далее - Моисеев, Щикочихин погибли 27 июня 1943 года. Вот Борис Кисельников, инженер. Написано просто - «Советский Союз». Дело было так. Борис с двумя американскими техниками должны были совершить испытательный полет на Би-25. На взлете самолет разбился. На месте Бориса должен был оказаться я, но у меня не было парашюта. Кисельников взял парашют у генерала Матчина. Так что лежать здесь должен был я. Хотя на обелиске нет даты, но помню, что эта трагедия произошла в декабре 1942 года. А вот неизвестная могила - «Алеуки. Советский Союз». Мы так и не смогли выяснить, кто носил такую фамилию. Погибший остался неизвестным. Вот могила, в которой лежит Федор Дисков. Тоже неизвестно откуда он. Далее несколько американцев и канадцев. В Номе разбилось семь человек. Их перевезли сюда на кладбище. Некоторые похоронены в Уэлькале. К сожалению, не знаем фамилий нескольких летчиков, бортмехаников, погибших при перегонке самолетов.

Потом встретились с интересным человеком, носящим русскую фамилию, - Корабельников. Джон Корабельников - американец. Его предки выходцы из России, староверы.

- Во время войны, - рассказывает Джон, - я работал в Фэрбенксе инженером по подготовке летной техники. Хорошо помню то тревожное время. Приятно было работать с русскими парнями, тем более, что я вроде бы тоже русский, хотя слабо понимаю язык. Здесь на Аляске есть община староверов. Я оттуда родом. Она потихоньку дряхлеет. Все меньше и меньше становится охотников придерживаться старинного уклада жизни. В общине и священник американский. Без общения, без связи с землей предков община обречена. Это я говорю с большой грустью, но такова реальность.

В одном из районных клубов ветеранов иностранных войн Анкориджа Герой Советского Союза Александр Липилин встретился с ветераном войны Тэрманом

Уаитескарвером. Им было что рассказать друг другу. Оба brave вояки. Тэрман служил на подводной лодке. Воевал с японцами. Был дважды ранен в районе острова Салпен, что в Тихом океане. Рядовой моряк. Их лодка потопила несколько военных кораблей. Высаживались на острова, где находились базы врага, атаковали укрепленные доты. Так что сполна понюхал пороха. Приехал сюда потому, что в Фэрбенксе в годы войны радистом работала его будущая жена Тэльма. Обеспечивала связь с Провидением. Тэльма огорчилась, что никого из знакомых советских авиаторов не было в составе делегации. Она с удовольствием рассказала о своей семье.

Мы с Тэрманом поженились в 1947 году. У нас пятеро детей, двое внуков. Раньше мы жили в Мичигане, Колорадо, а с 1965 года на Аляске. Сейчас на пенсии. Сбережения и хорошая пенсия позволяют много путешествовать. Чаще всего навещаемся в штат Кентукки. Там живут наши родственники, внуки. Побывали в сорока странах, отдыхали на Багамских островах, в Гонолулу. Летаем самолетами той авиакомпании, в которой до пенсии работал муж. Ведь билеты дают нам бесплатные.

Что ж, хорошо, конечно, позавидовали наши летчики - ветераны такому отношению к американским ветеранам.

...Прощальный вечер затянулся допоздна. Обменялись адресами. Пообещали сообщать о важных событиях, поздравлять друг друга с семейными праздниками, но главное - по силе возможности принимать активное участие в подготовке встречи в 1992 году, когда две страны — СССР и США — будут отмечать полувековой юбилей ленд-лиза; перегонки самолетов Аляска - Сибирь.

С теплым чувством покидали мы Аляску, где познакомились с добрыми, счастливыми людьми, хорошо относящимся к нам, желающим советским людям благополучия, мира, доброты.

*И. Чернивчан*

*Новая Колыма. 1990. 21,23,26 июня; 7,10,12,14,21 июля; 9 августа*

## Символ мужества и отваги



Сотни сеймчанцев приняли участие в открытии обелиска в честь погибших в годы Великой Отечественной войны советских летчиков. .

Священный праздник всего советского народа - День Победы - был в этом году по-особому торжественен и знаменателен для жителей нашего района. Ведь именно в этот день открывался обелиск в честь погибших в годы минувшей войны летчиков 3-го перегонного авиационного полка выполнявших 40 лет назад правительственное задание по доставке боевых машин фронту...

Сквер у здания аэропорта заполнен людьми. Многие пришли сюда задолго до начала митинга, целыми семьями. Рядом можно видеть и убеленных сединами ветеранов и представителей

младшего поколения среднеканцев. Звучат патриотические песни, марши, мелодии военных лет. На панно пламенеют слова: «Вечная слава героям, павшим в борьбе за честь, свободу и независимость нашей Родины». Живым коридором к укрытому пока полотнищем обелиску становятся юные сеймчанцы. Вносятся знамена районных комсомольской и пионерской организаций.

11 часов. Митинг открывает первый секретарь районного комитета партии Ю. П. Полев.

- Через Среднеканский район в годы Великой Отечественной войны проходила Особая воздушная трасса Красноярск - Уэлькаль. - говорит он. Правительственное задание выполнял 3-й перегонный авиационный полк. В сложных условиях Севера его личный состав проявлял мужество и героизм ради победы над гитлеровским фашизмом. Не все вернулись живыми. При выполнении заданий погибли командир авиаэскадрильи майор М. И. Артюхов, заместители командира эскадрильи капитаны И. С. Федотов и А. Ф. Охупкин, штурманы звена капитан Б. З. Сопруненко и старший лейтенант Ф. И. Биох, командир звена истребителей лейтенант Л. Н. Терентьев,

старший борттехник младший воентехник М. М. Трошин, старший стрелок-радист старший сержант В. Д. Скирдонов.

Фамилии героев были установлены членами штаба красных следопытов Сеймчанской средней школы, которым многие годы руководила коммунист Г. П. Захарова. Большую помощь в поиске оказал помощник начальника подразделения Сеймчанского авиапредприятия коммунист В. Л. Матвеев.

Инициатива школьников, комсомольцев дорожного ремонтно-строительного управления и работников авиапредприятия по сооружению обелиска была поддержана райкомом партии, райисполкомом, бюро районного комитета ВЛКСМ. По-ударному работали комсомольцы и молодежь, существенную помощь оказал им коллектив ССК-1.

В память о погибших, как итог большой поисковой работы, продолжавшейся несколько лет и воздвигнут этот обелиск...

Слово предоставляется ветерану Великой Отечественной войны Д. А. Будко:

- Фронтовики знают, что такое авиационное прикрытие, что такое поддержка с воздуха. В боях за родную землю участвовали и те самолеты, которые перегонялись по Особой воздушной трассе летчиками 3-го авиационного полка... Вечная слава отважным соколам, отдавшим жизнь за наше счастливое будущее, за великую нашу Победу!

У микрофона - первый секретарь райкома ВЛКСМ А. В. Широких:

- Сегодня, в День Победы, отдавая дань мужественным защитникам Родины, и павшим, и живым, мы говорим решительное «Нет!» ядерному безумию, заявляем о своем неустанном стремлении к миру, против гонки вооружений. В ответе Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Ю. В. Андропова американской школьнице Саманте Смит есть замечательные слова: «Мы хотим мира - нам есть чем заняться: выращивать хлеб, строить и изобретать, писать книги и летать в космос. Мы хотим мира для себя и для всех народов планеты». Достижению этой цели посвящает свои силы и энергию молодое поколение советских людей.

Сегодня мы открываем обелиск. Наш северный край не испытал взрывов вражеских бомб и снарядов, не слышал зловещих звуков зенитного огня, но и здесь ковалась победа, и здесь был упорный, героический труд многих и многих людей.

Символом мужества и отваги, светлой памяти о погибших в годы минувшей войны летчиков и станет этот обелиск, в сооружение которого вложены усилия молодых строителей и авиаторов, геологов и автотранспортников, сельских тружеников и учащихся средней школы...

Торжественная, незабываемая минута. Под аплодисменты присутствующих и троекратный салют с обелиска медленно спадает покрывало. Взметнувшиеся ввысь три стелы символизируют смелость, героизм, беззаветную преданность Родине павших бойцов. На гранях опоясывающего стелы четырехугольника - пластины с фамилиями летчиков, отдавших свои жизни во имя мира и счастья на земле, даты их

гибели. По центру, под пятиконечной звездой, - слова: «Никто не забыт и ничто не забыто!»...

- Снова праздник нашей Победы, снова майский рассвет, тишина... - взволнованно и чисто звучат детские голоса. Школьники приветствуют участников митинга.

По доброй традиции лучших из лучших учащихся принимали в этот день в члены ВЛКСМ. Пополнившие ряды комсомола дали клятву на верность делу, которому посвятили свою жизнь герои.

...Объявляется минута молчания. К подножью обелиска возлагаются цветы.

Нелегкой ценой досталась нашему народу Победа. Память об этом жива и жить ей всегда - в делах и высоких помыслах наших. Увековеченная в мемориалах, монументах, обелисках, служит она символом непобедимости, бесстрашия и героизма советских людей.

В митинге, посвященном открытию обелиска, приняли участие председатель исполкома районного Совета народных депутатов В. В. Дрозд, члены бюро районных комитетов партии и комсомола, исполкомов районного и поселкового Советов.

*Новая Колыма. 1983. 12 мая*

## СОДЕРЖАНИЕ

<i>Трасса мужества</i> (по материалам газеты «Новая Колыма»)	3
---	---

### **ИЗ ЛЕТОПИСИ ТРАССЫ**

Глазков В.Д. Воздушный мост Аляска—Сибирь	8
Матвеев В. В небесах мы летали одних	51
Матвеев В. Верность клятве	53
Воздушные работники войны	62
Матвеев В. Выполняя приказ Родины	67
Матвеев В. Дожить до Победы...	75

### **СУДЬБЫ ВОЕННЫЕ, СУДЬБЫ ЛЮДСКИЕ...**

Матвеев В. Генерал Углянский	80
Матвеев В. К полетам годен	85
Матвеев В. Небо Александра Липилина	90
Матвеев В. Человек из легенды	96

### **СОХРАНИТЬ В ПАМЯТИ НАРОДНОЙ**

Захарова Г. Найти и не сдаваться	102
Червничан И. Перелет через 48 лет	107
Символ мужества и отваги	125