

А.М. СЕРГИЕНКО

***КУРС – АЭРОДРОМ***  
***«ТРИ ДУБА»***



Краснодар, 1995 –  
Белгород, 2010.

**Сергиенко А.М.**  
**С 32** «Курс – аэродром «Три дуба» / Сергиенко А.М. – Белгород: КОНСТАНТА, 2010. – 496 с.  
**ISBN 978-5-9786-0132-9**

Книга «Курс – аэродром «Три дуба»» является военно-историческим исследованием событий, связанных с авиационной поддержкой Советским Союзом Словацкого национального восстания (СНВ). Она подготовлена на основе изучения широкого круга историко-мемуарной литературы, документов шести архивов и воспоминаний (письменных и устных) авиаторов Авиации дальнего действия (АДД), которые принимали активное участие в транспортной работе на Словакию.

СНВ занимает одно из значительных мест в истории антифашистской борьбы народов Чехословакии за свою независимость, по существу, оно стало её вершиной. В течение двух месяцев вооружённый народ контролировал целый освобождённый край, устанавливал в городах и населённых пунктах новые формы общественной и хозяйственной жизни, которые стали прообразом будущей демократической власти во всей стране.

После потери контролируемой территории повстанцы ушли в горы и продолжили борьбу против оккупантов. Начавшееся 29 августа 1944 года восстание при разносторонней помощи Советского Союза успешно завершилось 9 мая 1945 года полным изгнанием врага. Весь этот период по решению Государственного Комитета Обороны (ГКО) лётно-технический состав двух авиакорпусов АДД самоотверженно оказывал посильную поддержку восставшим словакам с помощью воздушного моста. Его начальными пунктами были базовые аэродромы на территории СССР и аэродромы подскока, расположенные в Польше. Основным конечным пунктом авиационного моста стал партизанский аэродром «Три дуба», а также многочисленные точки сброса людей и грузов на территории Словакии, Чехии и Моравии.

С начала Словацкого национального восстания и до потери контролируемой территории в интересах партизанского движения Чехословакии АДД совершила 1562 самолёто-вылета, доставив 2352 человека и 821,371 тонны различных грузов, а также вывезла в СССР 859 человек. Кроме этого, 126 раз поднимались лётчики с разведчиками на борту, доставляя их в различные точки Словакии, Чехии и Моравии. Для выполнения специальных заданий ГРУ, НКГБ СССР и Украины, разведотделов фронтов в тыл врага они десантировали 684 человека. Это была серьёзная и ответственная работа. В исторической литературе она освещена впервые.

Книга адресована тем, кто интересуется проблемами Второй мировой войны и историей отечественной авиации.

**ББК 63.3(4Сло)6+68.52-1**

**ISBN 978-5-9786-0132-9**

## ОГЛАВЛЕНИЕ

|   |     |
|---|-----|
| От автора .....   | 4   |
| Глава первая  |     |
| СОБИРАНИЕ СИЛ ОТПОРА .....                                | 7   |
| Глава вторая  |     |
| ТРУДНЫЙ СЕНТЯБРЬ  |     |
| Первый блин не всегда комом .....                         | 33  |
| Ещё один бросок через Карпаты .....                       | 44  |
| Вперёд и прямо, без страха и сомнения! .....              | 48  |
| Его величество генерал Погода .....                       | 59  |
| Есть посадка на аэродроме «Три дуба» .....                | 68  |
| К встрече готовы! .....                                   | 87  |
| Истребительный чехословацкий авиаполк вступил в бой ..... | 93  |
| Сдвоенная помощь .....                                    | 107 |
| Бригада задерживается вновь .....                         | 117 |
| Особо важное задание .....                                | 123 |
| Первая сотня бойцов прибыла .....                         | 130 |
| Трудный месяц завершён .....                              | 146 |
| Глава третья  |     |
| НЕ МЕНЕЕ ТРУДНЫЙ ОКТЯБРЬ                                  |     |
| И вновь её величество погода .....                        | 157 |
| «Министерские полёты» .....                               | 171 |
| Рекорд в доставке грузов .....                            | 190 |
| Метр высоты – это минута жизни .....                      | 196 |
| Золотой рейс .....  | 206 |
| Эх, ребята! .....   | 216 |
| Брезно принимает грузы в последний раз .....              | 237 |
| Последний прилёт .....                                    | 242 |
| Двое под куполом парашюта .....                           | 251 |
| Глава четвёртая   |     |
| КРЫЛЬЯ НАД ГОРАМИ   |     |
| Препятствие только одно – непогода .....                  | 261 |
| «Варфоломеевская ночь» .....                              | 277 |
| Крылья помощи крепнут .....                               | 294 |
| «Звезда» и «Лев» .....                                    | 305 |
| Десант в «Рай» .....                                      | 318 |
| Охота на «Ворона» .....                                   | 343 |
| Иуды .....  | 356 |
| Итоги .....   | 374 |
| ПОСЛЕСЛОВИЕ .....   | 382 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ .....  | 383 |

**«...Интернационализм состоит не в фразах, не в выражении солидарности, не в резолюциях, а в деле».**

**В.И.Ленин**

## **От автора**

Летом и осенью 1944 года благодаря мощному наступлению Красной Армии обстановка в Юго-Восточной Европе и на Балканах коренным образом изменилась в пользу Советского Союза. Освобождение Чехословакии, Болгарии, Румынии, Польши, Венгрии и Югославии стало ближайшей задачей Вооружённых Сил СССР.

Под влиянием побед советских войск в августе и сентябре прокатилась волна вооружённых восстаний польского, румынского и болгарского народов. Достигла она и Чехословакии. Кульминационным моментом национально-освободительной войны в этой стране стало Словацкое национальное восстание (СНВ), ставшее одной из ярких страниц в истории словацкого и чешского народов. По размаху, своему вкладу в разгром общего врага, по количеству участвовавших словаков и антифашистов разных национальностей оно – одно из крупнейших вооружённых выступлений трудящихся Европы против фашистов, ярчайшая страница европейского движения Сопротивления.

Восстание в Словакии – это борьба с гитлеровцами и их приспешниками самых широких слоёв населения, борьба мужественная, отчаянная и бескомпромиссная. Её возникновение и развитие – результат подпольной работы Коммунистической партии Словакии (КПС) и Заграничного бюро Коммунистической партии Чехословакии (КПЧ), правительства Чехословакии в Лондоне, которые долгие годы, используя антифашистские настроения, готовили массы к вооружённому восстанию.

В отечественной и чехословацкой исторической, военно-мемуарной и справочной литературе, а также в оценках политических и государственных деятелей Чехословакии уже давно сложилось единое мнение о временных рамках восстания, а именно: 29 августа – 27 октября 1944 года. Эта точка зрения, в частности, выражена в справочной статье седьмого тома Советской Военной Энциклопедии «Словацкое национальное восстание», автором которой являлся видный советский историк М.И.Семиряга<sup>1</sup>.

Первая дата – это начало восстания. Сомнений в ней нет и быть не может. Вторая – потеря повстанцами своей территории. То есть автор сделал этот факт окончанием восстания. Позволю с этим мнением, как и со всеми аналогичными другими, не согласиться.

Общеизвестно, что после потери освобождённой территории повстанцы, сохранив основные силы, ушли в горы и продолжили вооружённую борьбу за освобождение страны до полного изгнания захватчиков с родной земли. Если вооружённое восстание – это начало вооружённой борьбы, то её продолжение в горах – это продолжение восстания. Кстати, сам М.И.Семиряга в названной статье указывал: «Партизаны и часть повстанческих армий отошли в горы, где борьба продолжалась до полного освобождения Словакии советскими войсками»<sup>2</sup>.

Восстание, если оно началось, имеет свои цели, планы, материальные и людские ресурсы, освобождённую территорию, руководящие органы. Восставшие могут потерять контролируемый ими участок, но это не значит, что восстание подавлено. Оно продолжается, ибо восставшие продолжают борьбу.

На основе вышеизложенного прихожу к выводу: **начатое 29 августа 1944 года Словацкое национальное восстание, при продолжающейся после потери освобождённой территории всесторонней помощи со стороны Советского Союза, завершилось 9 мая 1945 года.** Кстати, выражение «освобождённая территория» несколько не верно. Применительно к Словацкому национальному восстанию более правильным было бы употребление «контролируемая территория».

Восстание в любой стране – событие, зачастую уж если и непредвиденное, то по крайней мере неожиданное. Нельзя сказать, что советские военные органы совершенно не располагали сведениями о подготовке восстания в Словакии. Приведённые в книге документы убедительно показывают, что чехословацкая сторона, рассчитывая на помощь со стороны СССР, постоянно держала советское руководство в курсе всех подготовительных мероприятий. Однако весть о восстании, поступившая 29 августа, для руководителей Советского Союза оказалась неожиданной. Тем не менее, решение об оказании всесторонней помощи Ставка Верховного Главнокомандования (СВГК) и советское правительство приняли оперативно. Командующий авиацией дальнего действия (АДД) Главный маршал авиации А.Е.Голованов писал: «Мы были поставлены перед свершившимся фактом, не зная истинного положения вещей. Однако были приняты немедленные меры по оказанию помощи восставшим словакам»<sup>3</sup>.

Она была действительно всесторонней и осуществлялась по следующим основным направлениям: проведение наступательной операции частью сил 1-го и 4-го Украинских фронтов; активизация боевых действий советских партизан на территории Словакии; переброска по воздуху в контролируемые районы личного состава 1-го Чехословацкого истребительного авиационного полка (чаип) и 2-й Чехословацкой воздушно-десантной бригады (чвдб);

<sup>1</sup> См.: Советская Военная Энциклопедия. – М., 1979. – Т. 7. – С. 384.

<sup>2</sup> Советская Военная Энциклопедия. – Т. 7. – С. 384.

<sup>3</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – М., 2004. – С. 469.



снабжение повстанцев по воздуху оружием, боеприпасами, медикаментами и другими военными материалами; доставка руководителей восстания, представителей КПЧ и чехословацкого эмигрантского правительства.

История СНВ, его политические и военные аспекты достаточно подробно освещены в чехословацкой мемуарно-исторической литературе. Наиболее фундаментальные работы переведены на русский язык. К ним, прежде всего, следует отнести книги Густава Гусака «Свидетельство о Словацком национальном восстании» и Людвика Свободы «От Бузулука до Праги».

Среди работ отечественных авторов, освещающих различные аспекты помощи СССР Словакии, необходимо отметить такие коллективные труды, как «На вечные времена», «За освобождение Чехословакии», «Освободительная миссия Советских Вооружённых Сил во второй мировой войне», научные исследования историков В.И.Клокова, В.В.Марьиной, М.Е.Монина, Д.М.Проектора, М.И.Семиряги, а также мемуары советских военачальников А.Е.Голованова, А.А.Гречко, И.С.Конева, К.С.Москаленко, С.М.Штеменко.

В совокупности эта литература даёт достаточное представление о восстании в целом и относительно полно освещает проблему оказания Советским Союзом таких составных частей помощи, как проведение Восточно-Карпатской и Карпатско-Дуклинской наступательных операций и поддержка восставших действиями советских партизан.

Что же касается такой её части, как организация переброски по воздуху в район восстания созданных в СССР чехословацких воинских частей и различных военных грузов, то эта проблема фактически до сих пор не изучена.

Для выполнения всех транспортных задач Ставка ВГК привлекла авиацию дальнего действия. Между СССР и Словакией был установлен воздушный мост. Начинаясь он с базовых аэродромов Украины и аэродромов подскока на освобождённой территории Польши, а заканчивался на двух точках в Словакии – на полевом повстанческом аэродроме «Три дуба» и площадке для приёма грузов у города Брезно.

На начальном этапе восстания к транспортной работе командующий АДД привлёк шесть полков 4-го гвардейского авиационного Гомельского корпуса, вооружённого американскими самолётами Б-25. Уже в ночь на 5 сентября первые грузы на парашютах опустились на аэродром «Три дуба», и воздушный мост начал действовать.

Через две недели, когда обстановка потребовала срочно перебросить повстанцам личный состав воздушно-десантной бригады и истребительного авиационного полка, Голованов привлёк ещё шесть полков 5-го авиационного Орловского корпуса, вооружённого отечественными самолётами Ли-2. Люди и грузы пошли в Словакию комбинированно: на «Три дуба» с посадкой, на Брезно – десантированием на парашютах.

Воздушная операция по обеспечению словацких повстанцев, с точки зрения привлечения авиационных сил и средств, была самой крупной в истории авиации дальнего действия за весь период войны. А.Е.Голованов отмечал: «По своим масштабам обеспечение боевых действий повстанцев в Словакии было одной из крупнейших и сложных операций, проводимых АДД»<sup>1</sup>. Её можно разбить на два этапа. Первый длился пятьдесят дней и очерчен рамками восстания, когда патриотические силы Словакии располагали контролируемой территорией. По названию города Зволена, близ которого находился аэродром «Три дуба», эта часть воздушной операции получила название Зволенской.

Последний самолёт покинул повстанческий аэродром в ночь на 25 октября. Потеряв подконтрольную территорию, словацкие патриоты ушли в горы. С этого момента начался второй этап воздушной операции по обеспечению словацких повстанцев. Он продолжался до окончания Второй мировой войны на европейском континенте. Количество точек доставки людей и грузов значительно возросло, кроме Словакии экипажи авиации дальнего действия стали прокладывать маршруты на территорию Чехии и Моравии.

В работе по оказанию помощи АДД чехословацкому народу в борьбе против фашистских захватчиков участвовало 12 авиаполков двух авиационных корпусов, более трёх тысяч человек лётно-технического состава и частей обслуживания.

Книга подготовлена на основе изучения широкого круга историко-мемуарной литературы по Словацкому национальному восстанию, документов шести архивов и воспоминаний (письменных и устных) тех авиаторов АДД, которые принимали активное участие в транспортной работе на Словакию. Остаётся только сожалеть о том, что человеческая память не вечна и подвластна времени. Этот драгоценный источник свидетельств иссякает. Самому восстанию идёт седьмой десяток лет, значит тем, кто летал в Словакию в 1944 году, за восемьдесят. Немногие из ветеранов «дотянули» до этого возраста, большая часть уже ушла из жизни, успев поделиться со мной своими бесценными воспоминаниями.

В работе с ветеранским материалом я учитывал то обстоятельство, что время деформирует память, и она, в связи с этим, имеет право на неточность. Свообразным «контролёром» в таких случаях служил архивный источник. Но и его я не возводил в абсолют, так как любой документ в определённой степени субъективен, ибо исполняется человеком.

Что же касается архивных источников, отражающих боевую работу АДД, то они более совершенны в 4-м авиакорпусе. В период войны сохранить экипаж в неизменном составе весьма трудно, по различным причинам он менялся: сегодня, к примеру, на боевое задание улетал штатный радист, а завтра его подменял другой. Всё это фиксировалось: к каждому боевому полковому донесению прилагался полный список членов конкретного экипажа, выполнившего конкретное задание.

Совершенно иной принцип оформления документов практиковался в частях 5-го авиакорпуса. Начальники штабов всех уровней не только не фиксировали изменений в штатном составе экипажа, они даже не перечисляли фамилии тех командиров кораблей, которые задание выполнили, – вместо этого фигурировало

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 476.

безымянное: «Один Ли-2 доставил...». А вот кто взлетел на этом Ли-2, приземлился, кого или что доставил – всё это ушло в неизвестность. Когда же задание по каким-либо причинам не выполнялось, а также когда что-либо происходило с экипажем или самолётом во время полёта, – вот тогда фамилия командира корабля фиксировалась.

Лётчик из 336-го авиаполка И.М.Заворотный прислал письмо, в котором, в частности, писал: «Экипаж наш был дружным, слётанным и выполнял любые задания, какие нам поручались. Командир корабля К.А.Николаев являлся опытным лётчиком, призванным из ГВФ. Штурман И.М.Абрашитов всегда находил самые лучшие варианты в решении той или иной задачи, никогда не терялся, всегда был спокойным и расчётливым. Борттехника А.Х.Вильфанова в экипаже мы называли «батей», матчасть у него всегда работала безотказно. Мы совершили около десяти вылетов в Чехословакию. Однажды при плохой видимости проскочили площадку высадки километров на десять в глубь фронта и случайно нас не сбили».

Столько боевых вылетов на помощь восставшим и ни одного слова об экипаже в архивных документах! Причина, вероятно, одна: хорошо летали, не давали начальству повода зафиксировать их фамилии по тому или иному неприятному случаю. Боевая работа экипажа скрылась за общими фразами типа: «Один Ли-2 доставил...».

И ещё одно замечание по поводу архивных источников. Книга подготовлена к изданию ещё в 1996 году. Именно в этом году ведущий научный сотрудник Института славяноведения и балканистики, доктор исторических наук В.В.Марьина опубликовала в двух номерах (№ 5 и № 6) журнала «Новая и новейшая история» 22 новых документа, извлечённых из архива президента РФ и отражающих некоторые аспекты советско-чехословацких отношений в связи со Словацким национальным восстанием. Часть из них ещё до журнальной публикации была выявлена мной в других архивах и использована при написании рукописи. Та же часть, которая в своё время оказалась вне поля зрения самого автора, включена в книгу в период её окончательной подготовки к изданию.

Публикация В.В.Марьиной, большим отечественным знатоком истории Словацкого восстания, новых документов – важный вклад в документальный фонд советско-чехословацких отношений во время Второй мировой войны вообще и в период Словацкого национального восстания в частности. Ибо они, как отмечает сама автор, «проясняют ряд новых деталей в картине подготовки и хода восстания, касающихся советской политики в Словакии, содействия организации там партизанского движения, установления взаимодействия Советской Армии с повстанческими силами, возможностей оказания материальной помощи восстанию со стороны СССР»<sup>1</sup>.

В 2002 и 2003 годах журнал «Исторический архив» опубликовал (соответственно в № 6 и № 1) подборку документов из Архива внешней политики РФ, отражающих советско-чехословацкие отношения за период 1943 – 1946 гг. Почти все они, наряду с документами, найденными Марьиной, вошли в монографию. Те из них, которые значительны по объёму, вынесены в Приложение.

Кроме новых документов по проблеме «СССР и Словацкое национальное восстание», обнаруженных самим автором и опубликованных в указанных журналах, в монографии широко использовались и те, которые вошли в сборники: «Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений», «Советско-чехословацкие отношения во время Великой Отечественной войны» и «Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны». Те документы из них, которые имеют прямое отношение к теме исследования, также включены в Приложение.

Предлагаемая читателю подборка документов призвана придать описанию боевой работы АДД в интересах Словацкого национального восстания как можно более широкую документальную основу. Тем более что не только те из них, которые впервые вводятся в научный оборот, но и те, которые опубликованы в журналах узкого профиля, практически мало известны широкому кругу общественности.

В многогранной проблеме «Советский Союз и Словацкое национальное восстание» до сих пор, к сожалению, остаются «белые пятна». В.В.Марьина, к примеру, относит к ним такие проблемы: «Это касается участия советских людей в восстании: мало известно, в частности, о группах, направленных в Словакию по линии НКВД – НКГБ, о конкретных заданиях, включая и политико-идеологического плана, которые получали люди, переправленные в Словакию Украинским штабом партизанского движения (УШПД) и командованием Красной Армии. Могут быть уточнены данные, касающиеся поставок Советским Союзом вооружения на повстанческую территорию...»<sup>2</sup>.

Предлагаемая читателям книга «Курс – аэродром «Три дуба» в определённой степени решает эту до сих пор нерешённую проблему отечественной историографии. В ней я старался показать работу как можно большего числа экипажей. В какой-то степени мне это удалось, однако далеко не все они даже названы. Кто же попал на страницы книги?

Те, кто хоть малейшим штришком «удостоился» быть зафиксированным на страницах скупых архивных документов. Это во-первых. И во-вторых, тот, кого мне удалось найти, кто отозвался на мою просьбу и поделился своими так необходимыми воспоминаниями. Всем им сердечная благодарность за защиту Родины, за бескорыстную интернациональную помощь братскому народу, за крупницы воспоминаний, которые помогли восстановить ещё одну славную боевую страницу авиации дальнего действия периода Великой Отечественной войны.

<sup>1</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. С. 101.

<sup>2</sup> Там же.

**«...Гарантию национального и государственного суверенитета для себя и для своих потомков мы будем искать там, куда направляли взор наши деды и отцы – в славянской мощной России».**

*Ян Шверма, член ЦК КПЧ, один из организаторов Словацкого национального восстания*

## **Глава первая**

### **СОБИРАНИЕ СИЛ ОТПОРА**

Осенью 1938 года, в дни европейского затемнения, разделённая на куски, преданная и проданная английскими и французскими правящими кругами, с географической карты Европы, в результате мюнхенского сговора, начала исчезать целая страна под названием Чехословакия. Так называемую Судетскую область присоединила к себе фашистская Германия, южные районы Словакии и Закарпатскую Украину захватила хортистская Венгрия, а панской Польше отошла Тешинская область.

В марте 1939 года Гитлер приступил к окончательной ликвидации чехословацкого государства. Два события, последовавших одно за другим, завершили его распад: фашистские сепаратисты Словакии, подстрекаемые Германией, 14 марта добились её отделения, а уже на следующий день, используя несколько подготовленных провокаций в Чехии и Моравии, Гитлер ввёл войска в Прагу. Началась оккупация чешских земель, государственные структуры страны, в том числе и армия, были ликвидированы.

Президент Чехословацкой республики Э.Бенеш в речи 16 мая 1945 года в Праге говорил: «А потом настал Мюнхен! Тогда мы стали великим символом этой страшной борьбы. В это время на весь наш народ легла великая тьма, настало смятение мысли... Отделение Словакии от чешских земель было ударом, направленным прямо в сердце нашего государства»<sup>1</sup>.

В Институте военной истории хранится переведённый на русский язык «Дневник военных действий вермахта» (далее «Дневник...»). В томе 4 (кн. 2) помещены тезисы доклада о военном положении, прочитанного по иронии судьбы (!) 7 ноября 1943 года в Мюнхене (!) генерал-полковником Йоделем перед рейсхлейтерами и гаулейтерами. Начальник штаба оперативного руководства, бросая ретроспективный взгляд на чешскую проблему, говорил:

«Если прежде чехословацкая территория самым угрожающим образом вдавалась в германскую (между этим выступом и Францией оставалось очень небольшое расстояние, кроме того, он мог быть использован союзниками, особенно Россией, для базирования авиации), то отныне (после захвата Австрии) Чехия сама оказалась в клещах. Её стратегическое положение стало столь неблагоприятным, что она могла быть разгромлена в результате решительного наступления прежде, чем подоспеет эффективная помощь с Запада. В результате бескровного разрешения чешского вопроса осенью 1938 года и весной 1939 года, а также присоединения Словакии территория Великой Германии округлилась так, что стало возможным приступить к рассмотрению польской проблемы при несколько более благоприятных стратегических предпосылках»<sup>2</sup>.

На урезанной территории Словакии волей Гитлера было создано так называемое независимое Словацкое государство, полностью зависимое от фашистской Германии. Президентом стал реакционный деятель словацкой фашистской партии «людаков», священник католической церкви И.Тисо.

Словацкие прислужники Гитлера установили в стране фашистские порядки, предоставили в распоряжение Германии материальные и людские ресурсы. Через них она полностью контролировала политическую и хозяйственную жизнь, внутреннюю и внешнюю политику Словакии. Марионеточное правительство в Братиславе послушно исполняло все указания Берлина. Единственно, что отличало «независимую» Словакию от протектората в Чехии и Моравии, так это то, что на её территории войска оккупантов были размещены только в некоторых районах западной части страны, в частности в предместье Братиславы и на перевалах Карпатских гор.

21 августа 1944 года, отвечая на вопросы анкеты газеты «За свободнее Чехословенско», Л.Свобода – командир 1-го чехословацкого корпуса в СССР говорил: «В 1939 году мы утратили свою национальную свободу и государственную независимость: мы были лишены своего оружия и армии; единство наших народов было разбито; многие из нас потеряли и веру в свои собственные силы»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Речь президента республики Эдварда Бенеша, произнесённая на Староместской площади в Праге 16 мая 1945 г. – Прага. – 1945. – С. 7, 14.

<sup>2</sup> ИВИ, ф. 91, оп. 233, д. 63, л. 24.

<sup>3</sup> Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений (далее – Документы и материалы...). – М., 1983. – Т. 4, кн. 2. – С. 109.

После «Мюнхена» значительная часть политических деятелей Чехословакии покинули страну. Дороги у них были разные. На Запад, преимущественно в Лондон, постепенно перекочевали политики буржуазного толка. Там было образовано эмигрантское правительство во главе с Я.Шрамеком, президентом стал Э.Бенеш.

В Москву после запрещения деятельности Коммунистической партии Чехословакии перебралась часть её руководства вместе с К.Готвальдом, создав здесь заграничный орган партии. С 1943 года он стал называться Заграничным бюро КПЧ.

Однако покинуть оккупированную страну могли далеко не все. Вернуть Чехословакии независимость, вырвать её из фашистской неволи – эти задачи в основном легли на тех, кто остался, на плечи трудящихся, и, в основном, на их политизированную часть в лице различного толка партий. Как чехи, территорию страны которых превратили в придаток Германии, так и словаки, несмотря на декларированную «независимость», фашистского режима не приняли.

Первые шаги антифашистского движения в Чехословакии были весьма робкими. Да и как могло быть иначе, когда во всём мире только один-единственный Советский Союз осудил мюнхенский сговор, а внутри страны свирепствовал фашистский террор! Серьёзно разобщило народные силы и расчленение страны. Тем не менее, сопротивление началось и росло.

По причине политического обособления Словакии оказалась расчленённой и КПЧ. В связи с этим для более оперативного руководства национально-освободительной борьбой с мая 1939 года словацкой части партии была предоставлена организационная самостоятельность, но при сохранении единой политической линии, вырабатываемой центральным руководством в Москве.

Сложным и трудным было становление руководящих органов КПС. В августе 1941 года органы государственной безопасности Словакии разгромили её подпольный ЦК. На место арестованных пришли новые лидеры, но и они, проработав несколько месяцев, подверглись гонению. До середины 1943 года было разгромлено четыре подпольных центра руководства КПС. Ещё в более трудных условиях вели борьбу коммунисты Чехии и Моравии. Но, несмотря на террор и аресты, движение Сопротивления росло и здесь.

В период между «Мюнхеном» и началом Великой Отечественной войны в двух столицах мира – Лондоне и Москве – окончательно сложились два политических центра чехословацкой эмиграции. Оба они старались наметить свою политическую линию в отношении движения Сопротивления, определить те классовые силы, на которые можно опереться, и, исходя из этого, выработать стратегию и тактику национально-освободительной борьбы, её формы и методы.

Таким образом, сложилось два крыла чехословацкого движения Сопротивления – лондонское и московское. Именно здесь выработывались во многом различные концепции борьбы против захватчиков. Главное, в чём серьёзно отличались друг от друга установки обоих центров, так это по вопросу о движущих силах народно-освободительной борьбы.

Её развёртывание ставило как перед лондонским, так и перед московским направлениями движения Сопротивления кардинальную проблему – создание вооружённых формирований, способных силой оружия изгнать захватчиков с территории родной страны. Главным направлением в этой работе, особенно на начальном этапе борьбы, стало формирование чехословацких воинских частей в ряде стран, в том числе и в Советском Союзе.

Известно, что из постоянно проживающих за рубежом чехов и словаков, а также из тех, кому удалось покинуть оккупированную родину, были сформированы легион в Польше, сухопутная дивизия и отряд лётчиков во Франции, четыре авиационных крыла и отдельная сухопутная бригада в Великобритании, а также пехотный батальон, преобразованный в зенитный полк, на Среднем Востоке.

Более крупные воинские формирования из чехословацких граждан за пределами страны были созданы на территории СССР. Сразу же после нападения фашистской Германии на Советский Союз военного сотрудничества с ним стали искать те страны, которые оказались жертвами фашистской агрессии до 22 июня 1941 года. Да и советское военно-политическое руководство, понимая, что движение Сопротивления в европейских странах – это помощь собственному освобождению, стремилось к тесному боевому сотрудничеству с поработанными странами Восточной и Юго-Восточной Европы, через территорию которых, в перспективе, будет лежать путь Красной Армии на Берлин. Среди тех, кто искал военно-политического сближения с Советским Союзом, было и чехословацкое правительство в изгнании.

В своих «Воспоминаниях» Э.Бенеш писал: «Я вошёл в контакт с советским послом в Великобритании И.Майским, который 5 июля известил меня, что располагает для меня официальным сообщением из Москвы. Я посетил его 8 июля. В частности, он сформулировал позицию Советского правительства таким образом: Советский Союз выступает за независимость Чехословакии и не намерен как-либо «вмешиваться во внутренние дела Чехословацкой республики».

Через десять дней после этой встречи, 18 июля, в здании советского посольства в Лондоне было подписано (И.Майским с советской стороны, министром иностранных дел ЧСР Я.Масариком – с чехословацкой) союзническое соглашение, которое, по выражению Бенеша, «нанесло смертельный удар «Мюнхену». Документ предусматривал взаимную поддержку в начавшейся войне, обмен послами, а также создание в СССР чехословацкой воинской части. В развитии этого договора 27 сентября 1941 года в Москве стороны подписали военное соглашение, определяющее условия формирования этой части.

В соответствии с принятыми документами в 1942 году в приуральском городе Бузулуке началось создание чехословацкого батальона. Его ядром стали остатки бывшего легиона в Польше во главе с Л.Свободой, беженцы, нашедшие пристанище на территории СССР, а также советские граждане чешской и словацкой национальности.

Частично вопрос о контингенте военнослужащих для батальона был разрешён и специальным постановлением Государственного Комитета Обороны (ГКО) от 3 января 1942 года об амнистии интернированным чехословацким гражданам. Из заключения освободили 1000 человек, из которых 800 попали в чехословацкую часть<sup>1</sup>.

4 февраля чехословацкое правительство поставило перед советской стороной вопрос о зачислении в бригаду чехов и словаков, мобилизованных в германскую армию и попавших в плен на советско-германском фронте. Тогда эта просьба была отклонена.

В этом же месяце чехословацкая сторона предложила освободить из заключения выходцев из Карпатской части России. 19 ноября 1942 года Президиум Верховного Совета СССР издал указ об амнистии нарушителям государственной границы из Венгрии – украинцам, словакам и карпаторусским – бывшим чехословацким гражданам. Это решение обеспечило приток новых пополнений в чехословацкую воинскую часть. Позже советские власти разрешили пополнять батальон и за счёт военнопленных.

С первых дней своего существования «независимая» Словакия вступила в военный союз с Германией, приняла участие в нападении на Польшу, присоединилась к антикоминтерновскому пакту, а с началом Великой Отечественной войны, уже 23 июня, объявила войну Советскому Союзу.

К концу 1941 года из словаков гитлеровцы сколотили две дивизии и направили их на советско-германский фронт. Одну – для охраны коммуникаций на территории Белоруссии и Украины, вторую – для участия в боевых действиях против Красной Армии. В «Дневнике...» за 23 августа 1943 года помещена справка штаба оперативного руководства о численном составе 1-й словацкой дивизии: «...310 офицеров, 10047 унтер-офицеров и рядовых. Дивизия полностью пригодна для береговой обороны, а при оснащении тяжёлыми противотанковыми пушками и для использования на спокойных участках фронта»<sup>2</sup>.

Привлекалась дивизия и для борьбы с партизанами Белоруссии. Однако солдаты, симпатизируя народам СССР, стали постепенно выходить из повиновения не только фашистскому руководству, но и своим офицерам. Вначале одиночки, а затем и целые подразделения начали переходить на сторону Красной Армии и партизан (документ № 1).

В связи с тем, что этот переход всё увеличивался, фашистское командование в конце лета 1943 года передвинуло 1-ю дивизию в сторону Минска. Но словацкие солдаты и здесь установили контакт с партизанами. В октябре немцы перебросили соединение через Польшу и Германию в Италию для проведения фортификационных работ.

Обе словацкие дивизии находились в двойном подчинении. В связи с этим по поводу их использования между военными ведомствами Германии и Словакии возникали разногласия. И хотя значительными их назвать нельзя, однако они были далеки от взаимоотношений между партнёрами. Об этом, к примеру, говорит реакция немецкого командования на решение словацкого правительства от 25 августа 1943 года, которое свелось всего лишь к тому, чтобы задачи дивизиям ставились после согласования их с министерством обороны Словакии (документ № 2).

Процесс разложения затронул и боевую дивизию. Осенью 1942 года она находилась на Кубани. Словацкие антифашисты установили связь с краснодарским подпольем. 30 октября линию фронта перешли 35 словацких солдат. Среди личного состава появились листовки, призывающие переходить на сторону Красной Армии и в ряды чехословацкой воинской части на территории СССР. Они подписывались солдатами и офицерами, которые раньше сдались в плен. Органы контрразведки соединения стали перехватывать «пропуска Красной Армии», в которых говорилось: «Переходит с этим пропуском через линию фронта словацкий солдат! Всем, кто перейдёт на сторону Красной Армии, обеспечена жизнь, хорошее обращение и возвращение на родину после войны».

Осенью 1943 года боевая дивизия дислоцировалась на юге Украины, в районе Мелитополя. 30 октября словацкие антифашисты после тщательной агитационной работы предприняли попытку перевести на сторону Красной Армии всё соединение во главе с генералом Ш.Юрехом. Часть дивизии колоннами двинулась навстречу наступающим советским войскам. Гитлеровцы попытались остановить перебежчиков, бросив на перехват свои подразделения и авиацию. Словаки понесли тяжёлые потери, но все же 2800 солдат и офицеров с оружием в руках прорвались через линию фронта и соединились с частями Красной Армии. Приблизительно 200 человек перешли к одесским и крымским партизанам, а остальные, кто не предпринял попытку сдаться, попали в 1-ю техническую дивизию, которую немцы использовали только при фортификационных работах.

Обе словацкие дивизии, посланные на советско-германский фронт, фактически выпали из борьбы против Советского Союза и стали головной болью для вермахта. Об этом говорит запись в «Дневнике...» от 13 сентября 1943 года: «По настоянию словацкого правительства обе словацкие дивизии, боевая ценность которых незначительна, предназначены для строительства линии обороны на Востоке. 2-я словацкая дивизия, предназначенная для строительства Восточного вала, будет подчиняться Генеральному штабу. Для замены

<sup>1</sup> Архив внешней политики РФ (далее – АВП), ф. 012, оп. 4, д. 93, л. 45.

<sup>2</sup> ИВИ, ф. 91, оп. 233, д. 50, л. 198.

этой дивизии, находящейся в ведении командующего войсками вермахта в Остланде, пока не имеется никаких других войск охранения»<sup>1</sup>. Этот вывод подтверждает и запись, сделанная в «Дневнике...» 25 сентября 1943 года (документ № 3).

В коллективном труде «Война 1941 – 1945. Факты и документы» под редакцией профессора О.А.Ржешевского отмечается: «Уже после Сталинградской битвы в Словакии активизировались силы, оппозиционно настроенные к диктаторскому режиму. В народе и армии росло недовольство участием страны в войне против СССР. В двух словацких дивизиях, направленных на советско-германский фронт, переход солдат на сторону партизан принял такой широкий размах, что немецкое командование было вынуждено в конце 1943 года запретить этим соединениям участвовать в боевых действиях и направить их на строительные работы»<sup>2</sup>.

Таким образом, словацкие дивизии, посланные на советско-германский фронт, надежд военного руководства Германии не оправдали, более того, они стали источником пополнения чехословацких воинских частей на территории СССР.

Большая часть тех, кто сдавался в плен, проходила, вполне естественно, проверку в специальных лагерях. Вот, к примеру, что сообщал 22 мая 1943 года заместитель наркома внутренних дел заместителю наркома иностранных дел СССР А.Е.Корнейчуку: «НКВД СССР сообщает, что в различных лагерях НКВД для военнопленных содержится всего 497 чехов и 195 словаков... Семь средних офицеров подали два коллективных рапорта с направлением их в часть подполковника Свободы для борьбы против фашистов за освобождение народов Чехословацкой республики. Указанные выше словаки сдались в плен добровольно. Так, командир роты Марцели Павел Янович, словак, показал, что, командуя ротой, он перевёл на сторону Красной Армии 52 человека, из них 4 офицера. Рота с собой принесла при переходе винтовки, ручные пулемёты, пистолеты и перевезла свой автотранспорт»<sup>3</sup>.

Всеми советско-чехословацкими проблемами, в том числе и чисто военными вопросами, в Москве занималась чехословацкая миссия. Летом 1942 года Э.Бенеш выразил желание возвести её в ранг посольства. Советское правительство отнеслось к этому благожелательно. 9 сентября этого же года чехословацкая миссия при правительстве СССР и советская миссия при чехословацком правительстве были преобразованы в посольства. В сообщении Народного комиссариата иностранных дел СССР говорилось, что этот акт совершён «в ознаменование дружественных взаимоотношений, существующих ныне между народами и правительствами, ... а также тесного союза в войне против гитлеровской Германии»<sup>4</sup>.

Чехословацкое посольство в Москве возглавил Зденек Фирлингер, а руководителем военной миссии стал полковник Гелиодор Пика (псевдоним – Вацлав). Работа в чехословацкой воинской части на территории СССР стала более предметной. Активное участие в ней принимало и заграничное руководство КПЧ.

Приток патриотов, желавших с оружием в руках освободить родину от фашистских захватчиков, всё нарастал. При кадровой и материальной помощи Советского Союза чехословацкий батальон быстро становился на ноги. В июне 1942 года для его инспекции из Лондона приехал военный министр С.Ингр. К концу года обучение личного состава завершилось. 23 декабря Г.Пика через начальника Отдела внешних сношений Генерального штаба Красной Армии (ГШ КА) полковника В.Н.Евстигнеева направил на имя И.В.Сталина письмо, в котором выразил благодарность за оснащение личного состава батальона первоклассными вооружением и техникой, а также выразил пожелание бойцов и командиров отправить воинскую часть на фронт (документ № 4).

Просьба была удовлетворена. В январе 1943 года батальон убыл на передовую. В марте под командованием Л.Свободы он принял боевое крещение на Украине у села Соколово. Формирование первой чехословацкой воинской части, её боевые успехи были связаны с именем начальника Генерального штаба Красной Армии Маршала Советского Союза А.М.Василевского. Его заслуги в этом деле отметил президент Э.Бенеш, наградив «Чехословацким военным крестом». Об этом Александра Михайловича 9 июля 1943 года проинформировал Г.Пика (документ № 5).

Вскоре батальон развернули в бригаду. Она также в короткий срок подготовилась к боевым действиям. 27 сентября 1943 года, в день второй годовщины со дня подписания военного соглашения между СССР и ЧСР, Г.Пика вновь обратился с письмом к А.М.Василевскому. Он проинформировал начальника ГШ КА о том, что бригада завершила последние приготовления ко второму отъезду на фронт (документ № 6).

Бригада участвовала в освобождении Белой Церкви и особо отличилась в боях за Киев. Соединение наградили орденом Суворова 3-й степени, ордена и медали получили 87 его воинов.

Боевая слава чехословацкой бригады быстро распространилась по всему миру. 26 апреля 1943 года заместитель наркома иностранных дел СССР С.А.Лозовский принял посла З.Фирлингера. Он сообщил, что участие бригады в боях и награждение советским правительством её офицеров и солдат встретило у проживающих в Англии и США чехословацких граждан большое сочувствие, что он получил много телеграмм и приветствий от различных чехословацких организаций и лиц.

Одна из телеграмм пришла из Нью-Йорка: «Новость, облетевшая 4 февраля весь мир и сообщившая нам, что чехословацкие солдаты в Советском Союзе вступят в борьбу против нацистов вместе с Красной Армией,

<sup>1</sup> ИВИ, ф. 91, оп. 233, д. 50, л. 95.

<sup>2</sup> Кульков Е., Мяжков М., Ржешевский О. Война 1941 – 1945. – М., 2001. – С.172.

<sup>3</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 15, л. 9.

<sup>4</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 1. – С. 238.

наполнила нас гордостью и радостью. Народы Чехословацкой республики вместе с народами Советского Союза скрепляют кровью на полях сражений свою решимость добиться победы в целях полного уничтожения нацизма, ради освобождения всех наций. Мы, американцы чешского, словацкого и карпаторусского происхождения, находясь в Нью-Йорке, шлём наше искреннее приветствие и обещаем вам, что мы в Соединённых Штатах удвоим свои усилия для того, чтобы выиграть войну и добиться победы объединённых наций»<sup>1</sup>.

Всё нарастающее поступление людских ресурсов для пополнения чехословацкой воинской части открывало возможность создания новых формирований, причём иного военного профиля, чем 1-я бригада. Важную роль в конкретизации этой возможности сыграл подписанный 12 декабря 1943 года в Москве «Договор о дружбе, взаимной помощи и послевоенном сотрудничестве между СССР и Чехословацкой республикой», на основе которого оба государства обязывались: «...оказывать друг другу военную и другую помощь и поддержку всякого рода в нынешней войне против Германии»<sup>2</sup>.

Мысль о создании специальной воздушно-десантной части возникла в чехословацких военных кругах в конце 1943 года, накануне приезда из Лондона в Москву президента Э.Бенеша. Суть замысла сводилась к тому, чтобы снять с фронта 1-ю отдельную бригаду, переформировать её в десантную и использовать в последующем в военном перевороте в Чехословакии. Однако вскоре этот план трансформировался в идею создания совершенно новой бригады, как специальной парашютно-десантной части.

Предложения по этому вопросу подготовил и направил в Лондон Г.Пика. Они были включены в меморандум по военным вопросам, предложенный советской стороне для обсуждения во время переговоров в Москве. 16 декабря 1943 года состоялась встреча В.М.Молотова с президентом Чехословацкой республики Э.Бенешем, передал советской стороне «Записку о вооружённых силах Чехословакии», а затем, комментируя её, сказал: «Чехословацкое правительство намерено организовать в СССР вторую чехословацкую бригаду... Чехословацкое правительство хотело бы иметь одну воинскую часть в СССР на фронте, а другую наготове для десантных высадок в тылу немцев на чехословацкой земле. Чехословацкое правительство хочет, чтобы чехословацкий народ сам воевал против немцев»<sup>3</sup>. Более подробно все эти вопросы изложены в Приложении к «Записке» (документ 115).

18 декабря 1943 года состоялась встреча Уполномоченного СНК СССР по формированию иностранных воинских частей на территории СССР комиссара государственной безопасности Г.С.Жукова с президентом Э.Бенешем, послом З.Фирлингером, начальником военной канцелярии президента А.Гасалом<sup>4</sup> и начальником военной миссии Г.Пикой (документ № 7).

На встрече, помимо других договорённостей, стороны пришли к мнению, что «...2-я отдельная бригада должна быть организована как парашютно-десантная часть так, чтобы она была готова выступить уже в марте 1944 года»<sup>5</sup>.

Конкретные переговоры о создании новых чехословацких частей, в том числе и 2-й бригады, продолжались 26, 28 и 30 декабря. Советская сторона дала обещание оказать всестороннюю материальную помощь в её формировании и выделить для подготовки личного состава инструкторов парашютного дела. Чехословацкой стороне было сообщено, что принято решение о месте размещения бригады в городе Ефремове (Тульская область).

30 декабря ГКО принял специальное постановление по вопросам формирования новых чехословацких частей в СССР, на основе которого ГШ КА направил командующему Московским военным округом директиву «О формировании отдельной чехословацкой воздушно-десантной бригады и отдельного чехословацкого танкового батальона».

В ней, в частности, предписывалось: «К 1 февраля 1944 года сформировать отдельную чехословацкую воздушно-десантную бригаду численностью 4282 человека в составе: управления, четырёх воздушно-десантных батальонов, истребительно-противотанкового дивизиона, зенитного и артиллерийского дивизионов, бронетанкового батальона, разведывательной самокатной роты, роты связи и сапёрно-подрывной роты... Командующим воздушно-десантными войсками Красной Армии для помощи командованию чехословацкой воздушно-десантной бригады в сколачивании и боевой подготовке подразделений будут выделены квалифицированные офицеры-инструкторы»<sup>6</sup>.

Командиром бригады 4 января 1944 года назначили подполковника В.Ю.Пржикрыла. Ему исполнилось сорок четыре года, в 1940 – 1943 годах он командовал батальоном в Великобритании. С 11 сентября 1943 года – заместитель командира 1-й отдельной чехословацкой бригады в СССР. По оценке А.Е.Голованова это был волевой, смелый, энергичный командир. Начальником штаба 8 января стал капитан В.Сахер. Он прибыл в Советский Союз из Лондона, где служил в министерстве национальной обороны. Шёл ему тридцать восьмой год.

<sup>1</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 6, л. 16.

<sup>2</sup> Советско-чехословацкие отношения во время Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. Документы и материалы (далее – «Советско-чехословацкие отношения...»). – М., 1960. – С.133.

<sup>3</sup> Исторический архив. – 2002, № 6. – С. 38.

<sup>4</sup> Гасал Антонин (псевдоним Нижборский) – чехословацкий военный деятель, начальник военной канцелярии чехословацкого президента.

<sup>5</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С.19.

<sup>6</sup> Освободительная миссия Советских Вооружённых Сил во второй мировой войне. – М., 1985. – С. 426.

Основу будущей бригады составили прибывшие в Ефремов во второй половине декабря около 2000 солдат, которые добровольно перешли на сторону Красной Армии под Мелитополем. В январе стали прибывать военнопленные словаки и чехи из только что освобождённой Волынской области. К концу января бригада насчитывала 2700 человек. Ядром же бригады стали несколько сот чехословацких граждан, преимущественно активных антифашистов, прошедших боевую подготовку в партизанских отрядах Крыма, Белоруссии и Украины. Многие из них за боевые отличия имели награды. Все они являлись живым воплощением боевого советско-чехословацкого содружества.

Под руководством советских инструкторов личный состав стал осваивать трудное парашютное дело. На северной окраине города чехословацкие солдаты поднимались на азростате и с него совершали первые учебные прыжки. Позже для обучения стали использовать самолёты. С 1 февраля по 15 апреля десантники совершили 13559 прыжков<sup>1</sup>.

Подготовка бригады находилась в центре внимания сотрудников чехословацкого посольства в СССР и Заграничного бюро КПЧ. Так, уже в конце января её посетили З.Фирлингер, генералы А.Гасал и Я. Кратохвил<sup>2</sup>. На приёме у заместителя наркома иностранных дел СССР А.Е.Корнейчука 2 февраля они выразили своё удовлетворение ходом её формирования и даже высказали пожелание, что надо как можно скорее организовать вторую десантную бригаду в составе четырёх батальонов<sup>3</sup>.

15 – 17 февраля бригаду посетили Фирлингер и Готвальд. Вернувшегося из Ефремова в Москву чехословацкаго посла 22 февраля 1944 года принял заместитель наркома иностранных дел СССР В.А.Зорин. В своём дневнике он записал: «Фирлингер поделился впечатлениями о поездке в город Ефремов. ..Он рассказал, что настроение словаков, составляющих главную массу солдат этой части, очень хорошее. Он считает, что это будет хорошая боевая часть. Это преимущественно молодой народ, физически крепкий, который сможет выполнить трудные боевые задания. Основной недостаток в этой части – нехватка командного состава»<sup>4</sup>.

Боевой и патриотический дух личного состава бригады был действительно высоким, ибо в неё шли люди, стремящиеся сделать не свою личную карьеру, а защищать родину. К ним, например, можно отнести Альфреда Рессела, который служил в Лондоне и, получив отказ на свою устную просьбу отправить его в бригаду, 12 января 1944 года написал рапорт. А что было дальше, Рессел описал так:

«Мне предложили место командира арtdивизиона во 2-й воздушно-десантной бригаде. Они знали, что для такого командира требуется парашютная выучка. Они знали и то, что мои нижние конечности не пригодны для прыжков с парашютом. Поэтому они мне это и предложили. Однако хирург, майор медицинской службы Новотный по моей просьбе сделал меня годным. Попросту он мне прооперировал ноги. Возникло новое препятствие: во 2-й бригаде, мол, все командные должности заняты, осталось лишь место командира тяжёлого арtdивизиона. Но это как раз то, чего я добивался»<sup>5</sup>.

О высоком патриотическом духе в бригаде свидетельствует и тот факт, что офицеры и солдаты откликнулись на призыв командования собрать средства на постройку самолёта «Великая дружба». О результатах этой кампании В.Пржикрыл доложил И.В.Сталину в письме от 22 марта: «Желая помочь героической Красной Армии быстрее изгнать наших общих врагов, фашистских варваров, с территории Советского Союза и тем самым приблизить день освобождения своей родины, солдаты и офицеры вновь сформированной чехословацкой части в СССР собрали и сдали в фонд вооружения Красной Армии 144421 рубль для постройки самолёта «Великая дружба». Примите, господин Маршал, этот наш скромный подарок как выражение глубокой благодарности за постоянно оказываемую нам помощь и внимание. Мы обещаем, что досрочно закончим свою боевую подготовку и будем безжалостно и самоотверженно бить наших общих врагов – немецких фашистов»<sup>6</sup>.

Подготовка бригады к боевым действиям находилась под постоянным вниманием соответствующих военных органов НКВД СССР. 1 марта 1944 года заместитель наркома иностранных дел А.Я.Вышинский принял посла З.Фирлингера, генералов А.Гасала и Г.Пику. В своём дневнике он записал: «Затем генерал Нижборский обратился ко мне с просьбой ускорить разрешение вопроса о выезде 159 чехословацких офицеров для пополнения командного состава 2-й чехословацкой бригады. Поскольку, по его словам, во 2-й бригаде имеется большая нехватка командного состава (на роту – один офицер) и срок полной готовности этой бригады к боевым действиям приближается, генерал Нижборский, поддержанный генералом Пикой и Фирлингером, просил ускорить разрешение вопроса о въезде в СССР этих офицеров»<sup>7</sup>. Такое разрешение чехословацкой стороне было дано.

Военные организации СССР помогали бригаде и в подготовке кадров. 11 апреля Зорин сообщил Фирлингеру, что он говорил с генералом Жуковым, и последний передал, что «вопрос об ускоренной подготовке командных кадров для 2-й чехословацкой бригады решён Главным командованием Красной Армии – до 400 чехословаков будет направлено в советские военные училища для ускоренной подготовки командиров»<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Свобода Л. От Бузулука до Праги. – М., 1984. – С. 224.

<sup>2</sup> Ян Кратохвил – бригадный генерал, командующий чехословацкими военными частями в СССР.

<sup>3</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В» д. 5, л. 26.

<sup>4</sup> Там же, д. 6, л. 21.

<sup>5</sup> Рессел А. По дорогам войны. – М., 1978. – С. 131.

<sup>6</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 67.

<sup>7</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 5, л. 17.

<sup>8</sup> Там же, л. 65.



В третьей декаде апреля Фирлингер вновь посетил бригаду. Он прибыл вместе с Пикой, депутатами чехословацкого парламента и представителями Красной Армии, польских и югославских воинских частей. Его впечатления Зорин занёс в дневник: «Посол выразил полное удовлетворение подготовкой, которая была проведена советскими инструкторами, и заявил, что учебные манёвры, которые проводились в их присутствии, показали боеспособность всей бригады и вызвали полное одобрение со стороны представителей Красной Армии. Бойцы и командиры чехословацкой бригады чувствуют себя вполне подготовленными и ждут только приказа о выступлении на фронт»<sup>1</sup>.

Успешное завершение подготовки 2-й воздушно-десантной бригады к боевым действиям создали реальные возможности для формирования на территории СССР высшего тактического звена – чехословацкого армейского корпуса. Чехословацкая сторона обратилась с этой просьбой к компетентным советским органам. Она была удовлетворена. ГШ КА издал директиву о формировании к 5 мая 1944 года 1-го чехословацкого армейского корпуса в городе Ровно. Она предусматривала передислокацию 2-й бригады из Ефремова в Проскуров. Подготовка десантников продолжалась и в этом украинском городе.

В первой декаде июля Фирлингер в очередной раз посетил бригаду. В беседе с Зориным он сказал, «что она совершенно готова к боевым операциям и настроение бойцов и командиров очень хорошее»<sup>2</sup>.

В конце августа 1944 года заместитель начальника ГШ КА А.И. Антонов направил командующему 1-м Украинским фронтом И.С. Коневу приказание Верховного Главнокомандующего: «Чехословацкий пехотный корпус ...передать из 1-го Украинского фронта в состав 4-го. Передачу корпуса произвести 31 августа 1944 года в районе Перемышля, а 2-ю чехословацкую бригаду в районе Проскурова»<sup>3</sup>.

Однако в связи с замыслом Карпатско-Дуклинской операции Конев 3 сентября обратился к Верховному со следующей просьбой: «1-й чехословацкий корпус подчинён 4-му Украинскому фронту. Прошу корпус подчинить 1-му Украинскому фронту для выполнения поставленной Вами задачи»<sup>4</sup>. 6 сентября 1-й чак вошёл в оперативное подчинение 38-й армии генерал-полковника К.С. Москаленко.

Так, зародившись как пехотный батальон, чехословацкая воинская часть на территории СССР, пройдя боевую закалку на советско-германском фронте, пополняясь за счёт притока новых людских ресурсов и получая от Советского Союза необходимое материально-техническое и кадровое обеспечение, реорганизовалась в бригаду, а затем в корпус, ставший мощным тактическим соединением Красной Армии. В чак появилась мобильная, хорошо оснащённая воздушно-десантная бригада, способная решать сложные тактические задачи. Вскоре её боевая мощь понадобилась Словацкому национальному восстанию. Создание чехословацкой воздушно-десантной бригады на территории СССР – явление уникальное. И.И. Шинкарёв в статье «Чехословацкие войска в СССР в годы Великой Отечественной войны» отмечал: «Это соединение стало первым и единственным подобного рода в составе иностранных войск, формируемых на территории СССР»<sup>5</sup>.

Параллельно с созданием 2-й бригады на территории СССР шло формирование ещё одной воинской части – 1-го чехословацкого отдельного авиационного полка. История его рождения такова. 5 октября 1943 года Г. Пика обратился к Г.С. Жукову с письмом, в котором просил разрешить сформировать истребительную эскадрилью (документ № 8).

Эта просьба, пройдя соответствующие инстанции, дошла до самого верха. Народный комиссар обороны её удовлетворил. Организационную работу по созданию чехословацкого авиационного подразделения в СССР возглавил штаб военно-воздушных сил (ВВС) Красной Армии. 4 ноября 1943 года временно исполняющий должность начальника штаба ВВС КА генерал-лейтенант авиации Н.И. Кроленко донёс в Генеральный штаб: «По сообщению уполномоченного СНК СССР по формированиям чехословацких частей на территории СССР комиссара государственной безопасности т. Жукова, народный комиссар обороны удовлетворил ходатайство чехословацкого командования и разрешил сформировать чехословацкую отдельную эскадрилью... Формирование чехословацкой эскадрильи и подготовка резерва лётно-технического состава будут нами проведены в 6-й запасной авиабригаде в Иваново»<sup>6</sup>.

Через три дня ГШ КА издал две директивы. Одна из них предписывала командующему войсками Московского военного округа сформировать к 20 ноября 1943 года 128-ю чехословацкую отдельную истребительную эскадрилью численностью 71 человек. Формирование провести при 6-й запасной авиабригаде в Иваново. Вторая директива на имя командующего Приволжским военным округом требовала к 15 ноября организовать при 2-й Вольской военной авиационной школе подготовку резерва авиамехаников из состава чехословацких частей.

19 ноября чехословацкая военная миссия получила уведомление о том, что ей надлежит направить в авиационные училища в Вязники (Ивановская область) первых двадцать и в Вольск (Саратовская область) десять чехословацких военнослужащих. В конце декабря в эти училища прибыли остальные чехословацкие воины, отобранные для учёбы из резервного батальона в Бузулуке.

<sup>1</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 5, л. 81.

<sup>2</sup> Там же, оп. 25 «В», д. 7, л. 23.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 209, л. 265.

<sup>4</sup> Там же, л. 269.

<sup>5</sup> Вопросы истории. – 1969, № 12. – С. 50.

<sup>6</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 1. – С. 379.

В первых числах апреля 1944 года из Лондона в Москву прибыли 20 чехословацких лётчиков под командованием капитана Ф.Файтла. Через две недели эта группа выехала в Иваново и приступила к переучиванию на советских самолётах. 3 мая они впервые поднялись в воздух на истребителях Ла-5. Эта дата стала днём рождения первой чехословацкой авиационной части на территории СССР – 128-й отдельной авиационной эскадрильи. Вошла она в состав 6-й запасной авиабригады полковника И.Н.Наумова. В приказе по бригаде говорилось: «3 мая 1944 года на территории СССР была создана первая чехословацкая авиационная часть... Датой рождения эскадрильи следует считать день первого вылета чехословацких лётчиков на самолётах русской конструкции Ла-5».

30 мая учёба в эскадрилье завершилась. К этому времени закончили обучение в советских авиационных училищах и другие чехословацкие лётчики. За подготовкой авиаторов следил заместитель начальника чехословацкой военной миссии в СССР полковник Томан. Он неоднократно посещал училища, встречался с курсантами, вникал в их нужды. Когда же обучение чехословацких военнослужащих завершилось, бригадный генерал Г.Пика поблагодарил руководство учебных заведений за подготовку кадров. В частности, на имя начальника Вольской школы авиамехаников он направил письмо следующего содержания:

«По случаю окончания обучения наших курсантов во вверенной Вам школе позвольте, господин полковник, выразить Вам свою горячую благодарность за ту самоотверженную работу, которую Вы уделяли обучению и воспитанию наших курсантов. Одновременно прошу Вас передать мою благодарность всем инструкторам, которые с Вами в подготовке курсантов сотрудничали. Я очень сожалею, что большая удалённость Вашего училища и моя служба не позволяют мне посетить вас и поблагодарить всех лично»<sup>1</sup>.

4 июня 1944 года ГШ КА утвердил директиву, в соответствии с которой эскадрилья перестроивалась в 1-й отдельный истребительный чехословацкий авиационный полк по штату 32- самолётного состава. Пунктом формирования определялся аэродром Кубинка. Уже 20 июня первый заместитель командующего ВВС Г.А.Ворожейкин донёс И.В.Сталину: «Докладываю, что подготовка 1-го авиационного полка Чехословакии в составе двух эскадрилий закончена. Полк имеет 22 лётчика и 22 самолёта Ла-5. Лётчики хорошо овладели самолётами. Прошу Вашего разрешения отправить полк на фронт в район действия чехословацкого корпуса (Черновицы)»<sup>2</sup>.

Итак, истребительный чехословацкий полк был сформирован. Лётный состав его составили чехословацкие лётчики, а технический – советские специалисты. 1-й чиап вошёл в состав 8-й воздушной армии, однако в боевых действиях лётчики не участвовали, полк фактически бездействовал. Это видно из указаний, которые 7 сентября 1944 года А.И.Антонов направил И.С.Коневу: «1-й истребительный чехословацкий авиационный полк, ранее входивший в состав 8-й воздушной армии, после её убытия оставлен на аэродроме Проскуров без всякого руководства и, не имея горючего, в течение месяца не провёл ни одного вылета. Прошу полк передислоцировать на аэродром Ярослав и включить в состав 2-й воздушной армии»<sup>3</sup>.

Командование армии отнеслось к личному составу полка с большим вниманием. Перебазировав самолёты части в Перемышль, оно под контролем опытных советских офицеров немедленно организовало учёбу лётчиков. Они изучили район предстоящих боевых действий, получили дополнительную тренировку в технике пилотирования, в практике воздушных стрельб.

Таким образом, в преддверии Словацкого национального восстания на территории СССР при полной материальной помощи со стороны советского правительства была создана авиационная часть, которая завершила полную программу обучения, но не успела принять участия в боевых действиях.

Следует отметить, что формирование чехословацких воинских частей на территории СССР шло на договорно-правовой основе, при активном участии министерства обороны Чехословакии в Лондоне и чехословацкой военной миссии в Москве. В этом деле они проявляли инициативу, активно участвовали в переговорах, следили за процессом формирования и обучения личного состава. Влияние лондонского центра в этих процессах было доминирующим.

Нельзя сказать, что стоял в стороне от этой важной работы московский центр, но его влияние было значительно меньшим. Однако, не имея правовых рычагов, Заграничное бюро КПЧ оказывало большое воздействие на политическую и идеологическую сторону в деле формирования воинских частей и обучения их личного состава. Во все формируемые части бюро направляло свои кадры, в том числе членов ЦК, для организации политического просвещения среди военнослужащих. Они выступали перед воинами с лекциями, организовывали политико-массовые мероприятия. В подразделениях создавались партийные ячейки.

В ходе подготовки вооружённого отпора захватчикам оба политических центра чехословацкого освободительного движения уделяли внимание и развитию партизанского движения. В Словакии оно начало зарождаться с ноября 1941 года, но росло медленно и носило разрозненный характер. В нём не было единого руководящего органа, серьёзной проблемой оставалось снабжение отрядов оружием и боеприпасами, катастрофически не хватало опытных кадров, не оказывал, да и не мог оказать в этом деле помощи и Советский Союз. Не лучше обстояло дело в Чехии и Моравии. 16 декабря 1943 года В.М.Молотов, принимая президента Чехословацкой республики, спросил у него: «Каковы установки чехословацкого правительства о борьбе внут-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 35, оп. 11250, д. 112, л. 17.

<sup>2</sup> Там же, 120.

<sup>3</sup> Там же, ф. 336, оп. 2712, д. 209, л. 302; ф. 35, оп. 11250, д. 112, л. 138.

ри страны и идёт ли там борьба против немцев, в частности, партизанская борьба». Э.Бенеш ответил: «...правительство подготавливает народ к восстанию против немцев, когда фронт приблизится к границам Чехословакии. Сейчас в стране идёт работа по диверсиям против немцев, организации саботажа. Партизанской борьбы в Чехословакии нет, но диверсионная работа ведётся»<sup>1</sup>.

Небезынтересна оценка освободительной борьбы этого периода, данная А.Е.Головановым: «Партизанская борьба бушевала в Югославии, ширилось партизанское движение в Польше, действовали партизаны в Болгарии, нарастали силы сопротивления в Европе, но Словакия оказалась как бы островком среди этого освободительного движения. В других государствах партизанская война велась, несмотря на различие политических взглядов различных группировок, всё же совместными усилиями. Если те или иные партии не могли договориться между собой, каждая из них вела эту вооружённую борьбу самостоятельно, даже подчас воюя и друг против друга. А в Словакии не было и этого. Здесь имелись различные группы сопротивления, несогласные с существующим положением в стране, однако хотя они и назывались группами сопротивления, никакой ощутимой практической борьбы не было»<sup>2</sup>.

Инициатива в деле развития партизанского движения в Словакии исходила от Заграничного бюро КПЧ и ЦК КПС. Отводя решающую роль в грядущем вооружённом восстании широким народным массам, партийные руководители считали, что этому, прежде всего, будет способствовать развитие партизанского движения. Вместе с восставшей армией боевые действия должны начать и партизаны. Если же привлечь армию на сторону восстания не удастся, тогда партизаны в нём должны будут сыграть решающую роль.

Одной из серьёзных проблем в деле развёртывания партизанского движения в Словакии была проблема устойчивой связи. Её не имели ни соответствующие государственные и военные органы СССР, ни Заграничное бюро КПЧ. В более выгодном положении в этом деле находилось эмигрантское чехословацкое правительство в Лондоне, имеющее не только курьерскую связь со Словакией, но и телеграфную. Поэтому сведения о положении в стране КПЧ и советские органы получали через З.Фирлингера и Г.Пику. Правда, они не всегда были объективны, и, вполне понятно, тщательно «просеивались».

Свои взгляды о средствах и методах подготовки всенародного восстания Заграничное бюро КПЧ изложило в специальной директиве, которую в Словакию должны были доставить два партийных работника – Карол Шмидке и Карел Бацилек. Им было предписано остаться в стране, создать новый ЦК, оживить деятельность партийных организаций и через них мобилизовать массы на борьбу против оккупантов и предателей, активизировать партизанское движение, вести работу по разложению словацкой армии, сплотить разрозненные силы национального фронта, создать его руководящие органы. Директива характеризовала антифашистскую борьбу как национально-освободительную, которая должна вылиться в общенациональное восстание.

В ночь на 6 июля 1943 года К.Шмидке и К.Бацилек десантировались с советского самолёта в одном из партизанских районов Польши близ Варшавы. Вместе с Г.Гусаком и Л.Новомеским они создали пятый по счёту нелегальный ЦК КПС, который начал энергично объединять все антифашистские силы страны. Уже в декабре был образован Словацкий национальный совет (СНС) – центральный высший политический орган руководства движением Сопротивления. Вместе с коммунистами в Словацком национальном совете были представлены и другие партии и представители словацких буржуазных политических, военных и даже церковных кругов.

Совместно с ЦК КПС СНС стал ориентировать партийные организации на подготовку общенародного восстания с использованием партизанского движения и армии марионеточного словацкого правительства.

В Москве же для развития партизанского движения на родине была создана военная комиссия ЦК КПЧ. А когда Э.Бенеш в декабре 1943 года находился в Советском Союзе, между ним и делегацией Заграничного бюро КПЧ состоялись переговоры. На них, помимо всего, обсуждались проблемы дальнейшего развития партизанского движения в Чехии и Словакии. К.Готвальд, касаясь вопросов руководства национально-освободительной борьбой, поставил задачу развития партизанского движения на первое место, заметив, что «...если правительство выступит с призывом к организации вооружённой борьбы, то мы не сомневаемся, что народ проявит в этом направлении широкую инициативу и что в стране может быстро развернуться партизанская борьба»<sup>3</sup>.

Осознавая, что в назревающих событиях решающую роль в вооружённой борьбе с захватчиками будет играть партизанское движение, что самую существенную помощь ему сможет оказать только Советский Союз, К.Готвальд обратился в ЦК ВКП (б) и к советскому правительству с просьбой помочь в дальнейшем развёртывании освободительной войны на родине. В частности, он просил оказать содействие в подготовке кадров для партизанских отрядов.

Было решено, что этой работой займутся ЦК КП (б)У и Украинский штаб партизанского движения, которые имели большой опыт в организации партизанской борьбы и располагали необходимой материальной базой. УШПД под руководством генерал-лейтенанта Т.А.Строкача совместно с прибывшим в Киев К.Готвальдом разработал детальный план помощи партизанскому движению Чехословакии. 17 июня ЦК КП(б)У обсудил этот план и принял соответствующее решение (документ № 9). Он предусматривал, в частности, отправку в Словакию нескольких десантных групп с заданием организовать на месте партизанские отряды. Их подготовку

<sup>1</sup> Исторический архив. – 2002, № 6. – С. 38.

<sup>2</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 464.

<sup>3</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 16 – 17.

предполагалось развернуть в филиале Школы особого назначения УШПД, расположенном в тихом украинском селе Обарово близ Ровно. Её начальником являлся опытный партизан, знаток минного дела полковник П.А.Выходец.

Необходимо отметить, что подготовка организаторов и инструкторов минно-подрывного дела в Школе особого назначения была начата ещё весной 1944 года (документ № 10). В конце мая в Ровно, в соответствии с постановлением ЦК КП (б)У, прибыли первые 60 человек, а в конце ещё 99 словаков, чехов и украинцев. В основном это были политработники, офицеры и солдаты 1-го чак, многие из них прошли школу партизанской борьбы в советских отрядах на Украине, в Белоруссии и Крыму, являлись участниками боёв за Харьков, Киев и Белую Церковь.

Из чехословацких слушателей сформировали самостоятельный батальон, руководил им капитан А.М.Козлов. Для организации политической работы среди курсантов К.Готвальд направил Августа Шрама, одного из руководителей чехословацкой молодёжи, немца по национальности. Для непосредственной связи с УШПД в Киев из Москвы прибыл представитель КПЧ Рудольф Сланский.

Подготовка курсантов проходила по ускоренной программе. Группы комплектовались преимущественно по такому принципу: командир – русский, заместитель командира и комиссар – чех или словак, начальник штаба, радист, санинструктор – русские. Но из правил были и исключения. Численный состав групп колебался от восьми до шестнадцати человек. Забрасывались они по мере подготовки.

Для транспортировки десантников при УШПД была создана специальная авиационная группа экипажей 10-й гвардейской авиадивизии гражданского воздушного флота (ГВФ), который постановлением ГКО № 3967 от 22 августа 1943 года вошёл в подчинение командующему АДД. В этот же день А.Е.Голованов подписал приказ об исполнении этого постановления: «Гражданский воздушный флот изымается из подчинения командующего ВВС КА и подчиняется командующему АДД. Начальник ГВФ генерал-полковник Астахов Ф.А. назначается заместителем командующего АДД»<sup>1</sup>.

В авиагруппу по десантированию партизан вошли экипажи на Ли-2 и Си-47 под руководством командиров кораблей В.П.Михайлова, С.Е.Кварталова, А.И.Григорьева, И.И.Рышкова, И.И.Анисимова, Ф.А.Филонова. Кроме них, несколько позже, заброску осуществляли отдельные экипажи АДД и 208-й ночной бомбардировочной дивизии (нбад) 2-й воздушной армии (командующий генерал-полковник авиации С.А.Красовский).

О первой помощи УШПД Чехословакии в деле развёртывания партизанского движения Фирлингер проинформировал Масарика 26 июня 1944 года специальной депешей (документ № 11).

Выброска партизанских групп в неподготовленные для их приёма районы являлась делом рискованным, могла привести к потерям или, по крайней мере, создать дополнительные трудности в их первоначальной работе. Поэтому было решено высаживать группы в те места, где уже имелись подготовленные базы. Располагались они к этому времени в Закарпатье. Одна из них находилась в районе Дрогобычей, там действовало партизанское соединение под командованием М.И.Шукаева. Именно сюда 28 июня 1944 года прибыла первая организаторская группа из 23 человек во главе с Героем Советского Союза В.А.Квитинским. Отсюда десантники проникли в район Прешова. Затем к М.И.Шукаеву прибыло ещё несколько групп.

Однако вскоре стало понятно, что этот «перевалочный» способ переброски сопряжён с трудностями перехода к месту назначения и занимает много времени. В связи с этим по просьбе заграничного руководства КПЧ отряды стали высаживать по месту назначения. Первая группа, прибывшая в Среднюю Словакию в район Ружомберока, состояла из 11 человек во главе с П.А.Величко. Девять из них – советские партизаны. П.А.Величко быстро обосновался, установил связь с местными патриотами в районах Ружомберока, Турчанске, Св. Мартина, Брезно, Банской-Бистрицы и начал принимать на свою базу другие группы. За короткий промежуток времени к нему десантировались отряды Е.П.Волянского, А.С.Егорова, Э.Биелика, Т.Пола, Л.Калины. Всего восемь групп.

От первой группы, помимо всего, поступила и первая информация о положении дел в Словакии. А.Е.Голованов вспоминал: «В конце июля на территории Словакии была сброшена группа парашютистов во главе с советским офицером Величко, который в первой декаде августа сообщил о том, что имеются все возможности для организации широкого партизанского движения, а части словацкой армии готовы перейти на сторону Красной Армии»<sup>2</sup>.

По просьбе Заграничного бюро КПЧ базу для десантирования создали и в Восточной Словакии. Это вызывалось необходимостью координации действий партизан с наступающей Красной Армией. Высадкой базовой группы занимался штаб 1-го Украинского фронта. Для её переброски из состава 208-й нбад выделили группу самолётов По-2. В ночь на 15 августа в 20 км северо-восточнее Прешова приземлился отряд из 16 человек под руководством А.А.Мартынова. Уже через несколько дней к нему десантировались отряды В.П.Логвиненко, А.А.Снежинского и др.

Всего в течение июля-августа в Словакию перебросили 24 группы в количестве 404 человек. Следует отметить, что развёртывание партизанского движения в Словакии вызвало у эмигрантского чехословацкого правительства некоторое беспокойство. Об этом В.А.Зорина проинформировал З.Фирлингер 7 августа 1944 года (документ № 12).

<sup>1</sup> Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ), ф. 957, оп. 1, д. 18, л. 32.

<sup>2</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 468.

Словацкий народ радушно принимал посланцев из Советского Союза. Русские люди в Словакии были как дрожжи. Из малочисленных групп быстро, буквально в течение нескольких дней, вырастали большие и малые отряды, иногда даже бригады, в которых насчитывалось до нескольких сотен бойцов. Хорошо настроение населения Словакии по отношению к советским парашютистам выразил Г.Гусак: «Психологически и политически решающей была одна вещь: в организаторских группах были советские офицеры. Всё восхищение, любовь и доверие к Советскому Союзу, к Советской Армии, к советскому народу, которые за годы войны накопились в словацком народе, нашли теперь выражение в отношении к советским офицерам, которые прибыли из СССР помогать Словакии в антифашистской борьбе. Мы не одни, здесь русские, они пришли нам помогать, они с нами! Советская Армия с нами! Её представители уже здесь! Так реагировали простые люди в августе 44 года на прибытие организаторских групп, и эта волна симпатии окружала формирующиеся партизанские отряды и росла в августе день ото дня как среди гражданского населения, так и среди воинов и части офицеров»<sup>1</sup>.

Партизанские группы, сброшенные с советских самолётов, обрстая антигитлеровски настроенными людьми, немедленно приступали к диверсиям, проводили боевые операции, собирали и отправляли в Центр разведывательные данные. Через их радиостанции наладилась связь КПС с Заграничным бюро КПЧ, сюда, а также в УШПД стали поступать необходимые сведения политического и военного характера. Деятельность партизанских организаторских групп в значительной степени усилила партизанское движение в Словакии, они буквально «взорвали» страну.

О том, какую роль в развёртывании освободительной борьбы играли десантированные на территорию Словакии смешанные советско-чехословацкие группы, какую ценную информацию с мест они направляли в различные военные органы СССР, красноречиво говорит записка 1-го секретаря ЦК КП (б) У Н.С.Хрущёва на имя И.В.Сталина (документ № 13).

С целью оказания помощи словацкому народу в борьбе против захватчиков по приказанию УШПД некоторые соединения и отряды советских партизан получили приказы на рейды. В августе в Восточную Словакию вошли соединения В.А.Карасёва и М.И.Шукаева, отряды В.А.Квитинского и Л.Е.Беренштейна. Имея большой опыт деятельности в тылу, они без промедления приступили к проведению боевых операций. Их появление в Словакии, наряду с десантированием смешанных советско-чехословацких групп, оказало большое влияние на развитие вооружённого сопротивления врагу.

Быстрый рост партизанского движения поставил ряд проблем, связанных, прежде всего, с доставкой вооружения, боеприпасов и других военных материалов. Группа самолётов ГВФ при УШПД с этими задачами уже не справлялась. На помощь пришла авиация 2-й воздушной армии. В августе С.А.Красовский приказал командиру 208-й нбд полковнику Л.Н.Юзееву приступить к переброске на территорию Словакии партизанских руководителей, организаторских и боевых групп, а также вооружения и боеприпасов. Лётчики приступили к выполнению поставленной задачи 15 августа.

Работали группами по три-четыре самолёта с аэродрома Рудна-Велька (7 км севернее Жешува). В целях увеличения грузоподъёмности штурман предусматривался только на ведущем самолёте. Несмотря на то что подскок был максимально приближен к линии фронта, удаление партизанских баз почти равнялось радиусу действия самолёта По-2. Горный рельеф местности вынуждал производить полёты почти на предельных высотах, что также ограничивало грузоподъёмность. Она не превышала 200 килограмм. В трудных условиях лётчики смогли перебросить до конца месяца 3000 килограмм вооружений, боеприпасов, медикаментов и радиоимущества. Эта помощь способствовала активизации партизанского движения в Словакии<sup>2</sup>.

В августе на территории Словакии действовало 7 партизанских соединений и 13 отрядов. Общее число партизан достигло 8 тысяч человек. В ряде районов партизанское сопротивление приобрело характер настоящей партизанской войны. Словацкие и советские партизаны, развернув активные наступательные действия, в августе заняли обширные районы по Грону, Вагу, Нитре от венгерской границы на юге и вплоть до польской границы на севере. Территория Средней Словакии и северные районы восточной части страны полностью находились в руках партизан. В целом три четверти Словакии оказалось под их контролем. В освобождённых районах власть в свои руки брали революционные национальные комитеты.

Таким образом, при непосредственной помощи Советского Союза, а также плодотворной деятельности Заграничного бюро КПЧ в Москве, организаторской и агитационной работе КПС на местах, партизанское движение в Словакии к середине 1944 года приобрело подлинно массовые формы. Оно стало самой значительной вооружённой силой Словацкого национального восстания.

Следует заметить, что роль московского центра чехословацкого движения Сопротивления в деле развития партизанской борьбы на территории Словакии стала доминирующей. Роль лондонского центра оказалась менее эффективной. Это проявилось как в изначальной целевой установке на второстепенную роль партизанского движения в освободительной войне, так в пассивных организаторских действиях.

Командующий АДД отмечал: «Даже тогда, когда Красная Армия вышла на границу с Чехословакией, а это произошло в первой декаде апреля 1944 года, и было подписано по инициативе Бенеша соглашение о вступ-

<sup>1</sup> Гусак Г. Свидетельство о Словацком национальном восстании. – М., 1969. – С. 279.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 302, оп. 4196, д. 77, л. 29.

лении наших войск на территорию Чехословакии, никаких указаний о начале вооружённой партизанской борьбы со стороны эмигрантского правительства дано не было»<sup>1</sup>.

Ещё одним направлением военно-боевой работы двух политических центров чехословацкой эмиграции и КПС на местах стала армия Словакии, которую тисовское правительство держало на территории страны для устрашения народа. Переход части солдат и офицеров словацких дивизий на сторону Красной Армии, её успехи на фронте борьбы с фашистской Германией оказывали сильное влияние на моральное состояние населения Словакии.

В одном из документов Архива внешней политики отмечалось: «До 1944 года армия Словакии насчитывала всего лишь 60 000 человек, половина которой (две дивизии) находилась на советско-германском фронте. В марте 1943 года 1300 словацких солдат были направлены на оборонительные работы в Италию. Переход остатков одной из словацких дивизий в конце 1943 года на сторону Красной Армии оказал сильное влияние не только на словацкую армию, но и на всё население.

Вследствие сильных, хотя и редких налётов союзной авиации на Братиславу министерство национальной обороны было переведено в начале 1944 года в Банска-Бистрицу. Под влиянием разгрома немцев в словацкой армии росло дезертирство. До 1944 года за дезертирство сажали лишь в тюрьму, с апреля стали применять смертную казнь. Но и это не остановило процесс разложения армии. 26 мая 1944 года в Банска-Бистрице восстал полк. Но до открытого восстания против немцев партизан, частей словацкой армии и народа дошло лишь 28 августа 1944 года»<sup>2</sup>.

Постепенно в словацком обществе стало вызревать понимание неизбежного краха фашистской Германии, возникли и активизировались силы, стремившиеся к разрыву с третьим рейхом, свержению режима Тисо и установлению контактов со странами антигитлеровской коалиции и прежде всего с Советским Союзом.

Ещё 13 июля 1943 года после встречи с З.Фирлингером А.Е.Корнейчук записал в своём дневнике мнение чехословацкого посла о новых явлениях в словацкой политической верхушке: «...в Словакии происходит некоторая перегруппировка сил и что многие словаки (из правящих кругов) пытаются свалить всю вину сотрудничества с немцами на Тисо, Маха и др. и хотят сохранить в неприкосновенности весь тот словацкий государственный аппарат, который фактически сотрудничает сейчас с Гитлером, и добавил, что словацкие реакционеры уподобились реакционерам из правительства Виши»<sup>3</sup>.

В конце 1943 года в Словакии начали распространяться слухи, будто гитлеровцы готовят оккупацию страны. В Лондон всё чаще и чаще стали поступать сведения о том, что среди личного состава воинских частей, а также в некоторых высших кругах словацкой армии зреет решение оказать этой германской акции вооружённое сопротивление. Советская сторона впервые узнала о планах немецкой оккупации Словакии и намерении словацких военных кругов оказать агрессии вооружённое сопротивление с помощью армии в первых числах декабря. Это видно из содержания записки комиссара госбезопасности Г.С.Жукова, который 6 декабря встретился с начальником чехословацкой миссии Пикой, имел с ним беседу. В её ходе был затронут вопрос и о помощи со стороны СССР восставшей Словакии (документ № 14).

Вначале эмигрантское чехословацкое правительство в деле оказания помощи извне делало ставку на Великобританию. Ещё 15 июля 1943 года чехословацкая сторона обратилась к английскому генералу Губбинсону с просьбой перебросить на территорию Чехословакии оружие и чехословацкую парашютно-десантную часть. А после того как восстание начнётся, послать туда авиационную группу, оказать помощь парашютистами и английской авиацией<sup>4</sup>. Английская сторона эту просьбу по сути дела отклонила.

В.В.Марына, ссылаясь на чехословацкий источник, приводит такие аргументы по поводу отказа Великобритании: «Что касается англичан, то свою помощь возможному восстанию в Словакии они обусловили двумя требованиями: во-первых, восстание должно начаться по указанию из Лондона, что оказалось неприемлемым для чехословацкого правительства; во-вторых, признавая правомерность интересов СССР в Центральной и Юго-Восточной Европе как зоне его безопасности, учитывая, что Словакия по всей вероятности явится зоной оперативных действий Красной Армии, и не желая осложнения отношений с СССР на завершающем этапе войны, англичане настаивали на получении предварительного согласия со стороны советского руководства по оказанию такой помощи»<sup>5</sup>.

Не получив поддержки в деле оказания помощи в вооружённой борьбе со стороны Великобритании, штаб по созданию вооружённых сил разработал специальный меморандум для переговоров по этому вопросу с Советским Союзом. Этот документ Э.Бенеш, наряду с другими меморандумами<sup>6</sup>, представил И.В.Сталину во время пребывания в Москве в декабре 1943 года. В радиোগрамме президента ЧСР Э.Бенеша министру иностранных дел Чехословакии 22 декабря отмечалось: «Сталин выразил принципиальное согласие со всеми

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 465.

<sup>2</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 4, л. 82.

<sup>3</sup> Исторический архив. – 2002, № 6. – С. 29 – 30.

<sup>4</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2 – С. 20.

<sup>5</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 102.

<sup>6</sup> Кроме прямой военной помощи, они затрагивали следующие проблемы: переселение части населения из Чехословакии, формирование чехословацких воинских частей на территории СССР, помощь СССР чехословацкой армии на завершающем этапе войны, послевоенное сотрудничество в военной и экономической сферах.

переданными меморандумами»<sup>1</sup>. Эти документы были положены в основу советско-чехословацких переговоров и нашли отражение в «Договоре о дружбе, взаимной помощи и послевоенном сотрудничестве между Союзом Советских Социалистических Республик и Чехословацкой республикой», подписанным 12 декабря. После этого начался активный контакт эмигрантского чехословацкого правительства, руководства СНС и ВЦ с компетентными советскими органами по вопросам подготовки вооружённого восстания в Словакии и оказания ему помощи со стороны СССР.

Уже 18 декабря все эти вопросы были обсуждены при встрече Г.С.Жукова с Э.Бенешем, З.Фирлингером, А.Нижборским и Г.Пикой. Президент ЧСР выразил принципиальную точку зрения по этому вопросу: «...политические и моральные факторы говорят за то, чтобы на словацкую территорию были сначала переброшены чехословацкие части из СССР для оказания поддержки восстанию и его дальнейшего развития и только позже – советские подразделения. Генерал Жуков признал эту точку зрения правильной»<sup>2</sup>.

В процессе встреч высшего советского руководства с президентом ЧСР «...советское правительство взяло на себя обязательство доставить на охваченную восстанием территорию вооружения 50 тыс. человек и дало согласие на высадку советской авиационной чехословацкой воинской части, сформированной в СССР. Оно обещало в случае необходимости оказать поддержку советскими десантными частями»<sup>3</sup>.

Следует заметить, что процитированные сведения взяты из чехословацкого источника, который приведён в сноске к документу № 6 «Сборника документов и материалов по истории советско-чехословацких отношений». Советского документа, отражающего данный факт, пока не обнаружено.

В целом визит президента Чехословакии в Москву в декабре 1943 года следует признать более чем успешными. Принятые в ходе переговоров с высшим советским руководством документы подняли советско-чехословацкие отношения на более высокую ступень сотрудничества, расширили его договорно-правовую базу, а в военной сфере появились новые направления. Некоторые оценки по итогам советско-чехословацкой встречи на высшем уровне, высказанные главным образом президентом Чехословакии, приводит в своей статье «Э.Бенеш: второй визит в Москву» В.В.Марьина: «Результаты переговоров, как и горячий приём, полученный президентом в Москве, превзошли все его ожидания», – писал Фирлингер». Обращаясь к чехословацким гражданам по московскому радио 21 декабря 1943 года, Бенеш так подытожил впечатление от поездки: «Для меня лично это один из прекрасных моментов моей политической деятельности и моей политической жизни». И специально подчеркнул: «С Москвой и Советским Союзом наше сотрудничество будет тесным и интимным»<sup>4</sup>.

Проблемы возможного вооружённого восстания и привлечения к нему словацкой армии, а также помощи, в этом случае, со стороны СССР, стали предметом ещё нескольких встреч Г.С.Жукова с начальником чехословацкой военной миссии в Москве и представителями лондонских военных кругов.

1 марта 1944 года комиссар государственной безопасности Г.С.Жуков имел встречу с чехословацкими военными представителями генералами Нижборским, Пикой и Кратохвиллом. Во время беседы шла речь о военной помощи со стороны СССР на тот случай, если в Словакии начнётся вооружённое восстание. По всем затронутым чехословацкой стороной вопросам Г.С.Жуков проконсультировался с первым заместителем ГШ КА генералом армии А.И.Антоновым. Просьбы чехословацких генералов и мнение советских военных руководителей по всем затронутым вопросам Г.С.Жуков изложил в докладной записке на имя И.В.Сталина (документ № 15).

На следующий день по случаю отъезда Нижборского в Лондон представители эмигрантского чехословацкого правительства в Москве устроили ужин. На нём с советской стороны присутствовали Ф.И.Голиков, Г.С.Жуков, генерал-майор В.Н. Евстигнеев и начальник первого разведывательного управления НКВД СССР, комиссар государственной безопасности П.М. Фитин. По всем поднятым чехословацкой стороной вопросам Г.С.Жуков проконсультировался с заместителем начальника ГШ КА генералом армии А.И.Антоновым, а затем отправил докладную записку И.В.Сталину и В.М.Молотову (документ №16).

В.В.Марьина, анализируя этот документ, допустила небольшую ошибку. Она пишет: «...чехословацкие участники переговоров согласились с доводами в пользу развёртывания в Словакии «мощного партизанского движения на основе привлечения местного населения» и предложили перебросить для развития этого движения ряд групп-организаторов. Похоже, что чехословацких военных не пришлось долго убеждать в необходимости принятия варианта, предложенного советским Генштабом: они понимали слабость словацкой армии»<sup>5</sup>. Это не так. Это всего лишь мнение генерала Антонова. Надо сказать, что эта ошибка повторилась и в статье «Словацкое национальное восстание»<sup>6</sup>.

Этот документ примечателен тем, что в нём впервые отражены сведения о возможном привлечении к оказанию помощи словацкому народу сил и средств АДД: «Тов. Голованов, которого запрашивал тов. Антонов, сообщил, что он мог бы выделить не более 170 транспортных самолётов. Такое количество самолётов (из

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 23.

<sup>2</sup> Там же. – С.19.

<sup>3</sup> Там же. – С.20.

<sup>4</sup> Вторая мировая война. Актуальные проблемы. – М., 1995. – С. 162.

<sup>5</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 103.

<sup>6</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 159.

расчёта грузоподъёмности каждого по 20 бойцов с вооружением) должно было бы сделать не менее 6 – 7 рейсов только для того, чтобы доставить на место личный состав двух стрелковых дивизий со стрелковым вооружением, без артиллерии и тылов. Некоторое количество тяжёлой техники вообще было бы невозможно доставить на место из-за ограниченной грузоподъёмности транспортных самолётов (2000 кг).

Самолёты должны были бы совершать посадку, а для этого необходимо иметь не менее 5 подготовленных аэродромов площадью 1200 на 200 метров, с запасом горючего для заправки самолётов на обратный рейс и надёжным прикрытием также с воздуха. Естественно, что этих запасов горючего в Словакии нет, и чехи нам гарантировать это не могут... Что касается переброски обещанных чехам Советским правительством 50 тысяч комплектов стрелкового вооружения, то по весу это составит 963 462 кг, и, таким образом, потребуется до 500 транспортных самолётов на один рейс»<sup>1</sup>.

Следует заметить, что ставка на армию в вырабатываемой в Лондоне концепции восстания изначально была превалирующей. План чехословацких военных кругов в эмиграции на восстание начал разрабатывать штаб по созданию вооружённых сил. В основном он был готов к концу 1943 года. Замысел его сводился к военному перевороту силами словацкой армии. Вот как советский Генеральный штаб оценивал установку эмигрантского чехословацкого правительства сделать основной упор в вооружённой борьбе против немецко-фашистских захватчиков на армию. Начальник Оперативного управления ГШ КА генерал армии С.М.Штеменко вспоминал:

«Помню, что в начале года (1944-го. – А.С.)...заместитель начальника Генерального штаба нашей армии А.И.Антонов пригласил меня к себе... Как обычно, он был немногословен и кратко объяснил, что чехословацкое правительство Бенеша сообщило о возможности вооружённого сопротивления немцам в Словакии. Нужна помощь и её у нас просят.

Обращение за помощью было делом естественным: чехословацкое правительство являлось союзником СССР, в Москве работала чехословацкая военная миссия во главе с генералом Пикой. И, тем не менее, данная просьба свидетельствовала о некоем новом явлении: правительство Бенеша, пожалуй, впервые заговорило о возможности вооружённого сопротивления немецко-фашистскому диктату в Словакии. До этого подобной мысли мы не встречали ни в переговорах с чехословацкими должностными лицами из Лондона, ни в переписке с московской миссией Пики, который не раз обращался по разным вопросам в Генштаб. Ранее у всех представителей правительства Бенеша неизменно наблюдалось скрытое стремление не дать широко проявиться чехословацкому антифашистскому движению... Чтобы не дать вылиться антинародному гневу, буржуазные политики старались решить задачи освобождения их страны без всеобщего вооружённого выступления масс.

На кого в таком случае надеяться? Как бы отвечая на этот вопрос, А.И.Антонов сказал, что главной основой вооружённого сопротивления в Словакии правительство Бенеша считает словацкую армию и не собирается, вероятно, поднимать против гитлеровцев народные массы...»<sup>2</sup>.

В этот период встал вопрос и о том, какими будут взаимоотношения между советским командованием и чехословацкой администрацией на территории Чехословакии после неизбежного вступления туда частей Красной Армии. По инициативе чехословацкого эмигрантского правительства 8 мая 1944 года в Москве было заключено советско-чехословацкое соглашение. В нём стороны договорились: как только какая-либо часть освобождённой территории Чехословакии перестанет быть зоной непосредственных военных операций, управление делами на этой территории перейдёт к чехословацкому правительству. Соглашение подписали: чрезвычайный полномочный посол СССР при правительстве Чехословацкой республики В.Лебедев и исполняющий обязанности министра иностранных дел Чехословацкой республики Г.Рипка<sup>3</sup>.

Действовавшие в подполье словацкие коммунисты также ставили своей целью привлечение армии к подготавливаемому восстанию. Началась трудная работа в гарнизонах, в частях, с отдельными солдатами и офицерами. Главное в ней – убеждение людей в военной форме в необходимости активного участия в борьбе против германского фашизма и антинародного внутреннего режима. Трудно эта работа шла среди офицеров, особенно в командном звене. И все же СНС удалось в апреле 1944 года, с согласия эмигрантского министерства обороны, создать координационный орган движения Сопротивления в армии – Военный центр (ВЦ) во главе с начальником штаба тыла словацкой армии Я.Голианом. Его главной задачей считалась подготовка армии к предстоящей схватке с гитлеровцами и их пособниками на родине. По сути дела он стал военным органом подготовки вооружённой борьбы всего словацкого движения Сопротивления. Голиана ознакомили с программой СНС, её курсом на вооружённое восстание и роли в нём словацкой армии. ВЦ подчинили СНС. С его созданием антифашистский фронт Словакии не только расширился, но и стал более военизированным, что отвечало задаче подготовки восстания. Кроме этого ВЦ укрепил связь чехословацкого эмигрантского правительства со Словакией.

Работа КПС в словацкой армии усилилась в связи с переводом 2 мая 1944 года двух полевых дивизий в Восточную Словакию. Это было сделано с целью создания заслона на северо-западной границе против возможного наступления Красной Армии в этом направлении. СНС и ВЦ рассчитывали использовать их в восстании.

<sup>1</sup> Россия XXI. – 2003, № 3.

<sup>2</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – М., 1974. – С.318 – 319.

<sup>3</sup> Более подробно см.: Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2 – С. 78 – 79.



О процессах, происходящих в словацкой армии и дальнейших планах её использования в антифашистском выступлении, министр национальной обороны Чехословакии С. Ингр проинформировал чехословацкую военную миссию в СССР специальной депешей от 10 июля 1944 года. Он просил Г.Пику довести этот план до русского командования (документ № 17). Главное в плане деятельности словацких частей заключалось в следующем: «Две пехотные дивизии...выступят тогда, когда будет достигнуто соглашение с русским командованием в борьбе против общего врага, и помогут русским частям проникнуть через Карпаты»<sup>1</sup>.

Выполняя указание, посольство Чехословакии в СССР довело эту информацию до советского руководства. 20 июля 1944 года В.А.Зорин принял посла З.Фирлингера, имел с ним беседу, основные фрагменты которой записал в дневник (документ № 18).

Есть ещё один документ, свидетельствующий о том, что руководство Красной Армии было информировано о тех процессах, которые происходили в словацкой армии в этот период. По сути дела это ответ на предложение чехословацкой стороны установить дату восстания. 24 июля 1944 года Г.Пика проинформировал министра национальной обороны о позиции командования Красной Армии по этому вопросу (документ № 19).

Все вышеприведённые документы свидетельствуют о том, что советская сторона была проинформирована о планах использования словацкой армии в восстании и дала своё принципиальное согласие на оказание помощи.

Следует отметить, что влияние двух политических центров на процессы, происходящие в воинских частях на территории Словакии по причинам географической оторванности и невероятных трудностей в налаживании связи, было одинаково незначительным. Работой в частях преимущественно занимались на местах партийные организации, Словацкий национальный совет и Военный центр.

Однако влияние на армию со стороны чехословацкого правительства в Лондоне и, в связи с этим, его военной миссии в СССР, было более значительным. С.М.Штеменко писал: «Через день, а то и чаще шли письма Пики. В них много говорилось о словацкой армии, о её готовности к операции, а о Словацком национальном совете и народных силах сопротивления не было ни слова. Причём начальник миссии неизменно подчёркивал, что действия войск Словакии против немцев мыслятся только «под чехословацким иностранным командованием». В советском Генштабе из этого должны были, вероятно, сделать вывод о безраздельном влиянии сторонников Бенеша в армии»<sup>2</sup>.

Подготовку плана восстания подпольный СНС ещё 27 апреля 1944 года поручил ВЦ. Он был разработан и обсуждён на заседании СНС в Братиславе 29 июня. План предусматривал два варианта начала восстания: первый – с выходом советских войск в район Кракова и Мишкольца, второй – с началом оккупации Словакии гитлеровскими войсками.

Важной особенностью плана была ориентация на практические действия советских войск, то есть смогут ли они оказать восставшим конкретную поддержку в нужное время. Эта стратегическая установка ставила вооружённое восстание в зависимость, по крайней мере, от двух условий: определения момента, когда эта поддержка станет реальной, и установления своевременного контакта с командованием Красной Армии.

Бесспорно, координация действий словацких патриотов с советским командованием стала одним из главных вопросов в подготовке восстания. Поэтому на заседании СНС 29 июня было решено начать с этого. Однако радиосвязи с Москвой у СНС не было. К.Бацилек, которому в Москве поручили быть ещё и радистом, прибыл в Словакию без радиации, так как вынужден был, после приземления в Польше с К.Шмидке, зарыть её. В конце 1943 года подпольщики снабдили КПС другой аппаратурой, но по техническим причинам Бацилеку связаться с Москвой так и не удалось.

Не имея информации из Словакии, К.Готвальд 8 марта 1944 года отправил туда радиограмму такого содержания: «1. Продвижение Красной Армии к границам Словакии выдвигает на повестку дня вопрос решительного вооружённого выступления словацкого народа. Сообщите, до какой меры партия и массы подготовлены в политическом и организационном отношении к этому выступлению. 2. В случае вооружённого выступления вы можете рассчитывать на действительную помощь извне. Для оказания помощи мы можем отправить к вам квалифицированные кадры. Сообщите нам места и пароли возможной высадки, особенно в Центральной Словакии»<sup>3</sup>.

Однако адресат запрос не принял. 29 марта из Москвы ушла ещё одна радиограмма, но и она не дошла.

В начале лета К.Готвальд попытался установить связь со Словакией с помощью пяти военнослужащих 1-го чак, которых он подобрал для выполнения этой задачи. Они прошли подготовку, но их заброска так и не была осуществлена. Видимо, К.Готвальд засомневался в их надёжности. Дело в том, что начальнику чехословацкой военной миссии Г.Пике удалось завербовать одного из пятерых для собственной информации<sup>4</sup>.

Так как с Москвой радиосвязи не было, оставалась лишь одна возможность – отправить делегацию СНС на советскую территорию самолётом. Выполнение этой задачи поручили Я.Голиану. В состав делегации вош-

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 87.

<sup>2</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – С. 326.

<sup>3</sup> Штефански В. Военно-политическая деятельность КПС в период подготовки и проведения Словацкого национального восстания. Докторская диссертация. – ВПА, 1987. – С. 133.

<sup>4</sup> Там же.

ли двое: от СНС К.Шмидке и от ВЦ – подполковник М. Ферьенчик. Кроме этого у Шмидке были и партийные задачи: он вёз с собой доклад пятого подпольного ЦК КПЧ, должен был встретиться с заграничным руководством КПЧ и детально проинформировать о положении в Словакии, о планах и ходе подготовки общенародного восстания. Перелёт в полной тайне готовила антифашистская группа словацких авиаторов. Но операция сорвалась.

В этом месте прерву ход повествования небольшим и совсем не лирическим отступлением. Изучая в Подольском архиве дела с шифротелеграммами штаба АДД в подчинённые части, я натолкнулся на весьма любопытный документ. 8 июля 1944 года в 17. 55 начальник оперативного отдела штаба АДД генерал-майор авиации Н.Г.Хмелевский направил командиру 6-го авиакорпуса следующую телеграмму: «По особо важному заданию в ночь на 9 июля в ворота Тарнополь (ныне Тернополь) – Чертков на высоте 4000 м (а при наличии облачности под нижней её кромкой) пройдёт с запада пассажирский самолёт «юнкерс», тип точно неизвестен. Далее, следуя по маршруту Подгайци – Трёмбовля – Ярмолинцы, самолёт со снижением около 03 часов по московскому времени произведёт посадку на аэродроме Винница. Подход к аэродрому на высоте 500 метров. Сигнал самолёта для выкладки старта: три ракеты любого цвета и мигание бортовыми огнями. Обеспечьте безопасность полёта и посадку. Получение подтвердите немедленно. Выделить ответственного командира для приёма самолёта»<sup>1</sup>.

Моему удивлению не было предела: ставится задача обеспечить безопасный пролёт «юнкерса», да ещё с посадкой в Виннице, где базируется 5-я авиадивизия АДД. Но главное даже не в этом, а в том, что больше ни одного документа, рассказывающего о реализации этого указания, я не обнаружил. Попытался выяснить загадку у оставшихся в живых ветеранов, которые могли, в соответствии со своими должностями периода войны, приподнять хоть краешек завесы в окно истины. Но увь!

Но не зря говорят: кто ищет, то найдёт. Нашёл и я. Позже, работая с монографией М.И.Семиряги «Антифашистские народные восстания», обратил внимание на следующий фрагмент: «3 июля глава чехословацкой военной миссии в Москве генерал Г.Пика получил из Лондона телеграмму, в которой сообщалось о том, что 9 июля на аэродроме в Виннице приземлится самолёт со словацкой делегацией. Для встречи самолёта в Винницу прибыл представитель советского Генерального штаба генерал Г.С.Жуков. Три дня ждал он чехословацких представителей, но они не прибыли. Лишь 14 июля стало известно, что по вине агентов эмигрантского правительства самолёт не смог вылететь»<sup>2</sup>.

Теперь, когда оба документа сошлись, стало очевидным, что ожидаемый в Виннице «юнкерс» должен был доставить в Советский Союз Шмидке и Ферьенчика. Стала ясна и причина, по которой его прилёт не состоялся.

Некоторые новые детали появились в уже упомянутой диссертации: «Первый полёт, запланированный на 9 июля, не осуществился, ибо командир экипажа самолёта капитан Л.Коза, ссылаясь на то, что начальник штаба командования воздушных войск майор Тот приказал (это была неправда) демонтировать радиоприёмник и слить горючее, то есть полёт не мог быть осуществлён по техническим причинам».

Итак, очень важный вылет делегации СНС и ВЦ не состоялся. Уходило драгоценное время. 20 июля в Марновицкой долине, недалеко от Чремошного, собрались представители СНС и ВЦ. На совещании решили: 1. В случае если произойдёт оккупация Словакии, борьба начнётся независимо от обстановки. 2. Немедленно подготовить вылет делегации в СССР с тем, чтобы она скоординировала вооружённое выступление в Словакии с действиями Красной Армии.

В указанной работе Семиряга пишет, что второй запланированный полёт посланцев в Москву с аэродрома «Три дуба» тоже сорвался. На этот раз представители министерства обороны Словакии решили перехватить инициативу в переговорах в свои руки и, не предупредив Шмидке и Ферьенчика, вылетели одни.

После второй неудавшейся попытки вылететь в Советский Союз Шмидке стал искать новую возможность. Вскоре она нашлась. Министр обороны марионеточного словацкого правительства генерал Ф.Чатлош вознамерился отправить советскому руководству свой план антифашистского выступления. Делегация воспользовалась его самолётом.

На «фокке-вульф» они приземлились в полосе 4-го Украинского фронта. Член Военного совета этого фронта Д.З.Мехлис немедленно донёс об этом И.В.Сталину (документ № 20). 7 августа посланцев Словакии принял начальник Отдела специальных заданий ГШ КА генерал-майор Н.В.Славин. Кроме него с советской стороны на беседе присутствовал генерал-полковник Ф.Ф.Кузнецов. Состоялся обстоятельный разговор о положении в Словакии, об установлении контакта с советским Генеральным штабом, о положении в словацкой армии и по другим проблемам военного характера (документ № 21). Представители СНС привезли с собой ряд документов в объёме 28 листов. 11 августа генерал Антонов направил их Молотову<sup>3</sup>.

8 августа переговоры были продолжены. Их результаты Н.В.Славин отразил в докладной записке на имя А.И.Антонова 9 августа, а последний направил её И.В.Сталину (документ № 22).

После работы с военными К.Шмидке встретился с руководителями Заграничного бюро КПЧ, изложил план восстания и рассказал о беседах с генералом Н.В.Славиным. В результате совместной многодневной работы была выработана директива, которая предусматривала: если Германия попытается оккупировать Словакию,

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 14, л. 238.

<sup>2</sup> Семиряга М.И. Антифашистские народные восстания. – М., 1965. – С. 183.

<sup>3</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 168.

дать ей решительный отпор и вести борьбу до полного освобождения страны с помощью Красной Армии; в случае же вступления Красной Армии на словацкую территорию должно быть поднято вооружённое восстание. Предполагалось вести борьбу с привлечением словацкой армии, партизанских отрядов, вооружённых групп рабочих и крестьян. Считалось, что важнейшим успехом восстания должна стать всесторонняя помощь со стороны Советского Союза.

К.Шмидке имел встречу с Г.М.Димитровым. 27 августа его приняли в чехословацком посольстве в Москве. О результатах знакомства с секретарём КПС и руководителем СНС З.Фирлингер проинформировал министра иностранных дел Чехословакии в Лондоне (документ № 23).

Следует добавить, что 18 августа с копией письма Ф.Чатлоша в чехословацкую военную миссию в Москве неофициально прибыл М.Ферьенчик. Вместе с ним пришли члены экипажа самолёта майор Лисицкий и старший лейтенант Габриш. 21 августа заместитель Г.Пики Томан отправил эту копию в Лондон (документ № 24). Не анализируя некоторые явно нереальные места плана, хочу заметить: и этот буржуазный деятель дул в ту же дуду – военный переворот, военная диктатура. И ни слова о народных массах сопротивления.

По этому поводу С.М.Штеменко совершенно обоснованно писал: «В конце лета 1944 года появился ещё один претендент на роль вершителя судьбы Словакии. Это был генерал Чатлош – министр обороны в марионеточном профашистском правительстве тогдашней Словакии. Предвидя близкий крах третьего рейха, генерал Чатлош решил попытаться сепаратно установить связь с СССР и предложить нам совместные действия против немцев... Он задумал отправить самолётом секретное личное письмо в Советский Союз, явно рассчитывая оставить лондонских политиков, как говорится, с носом...»

О намерении Чатлоша стало одновременно известно подпольному ЦК компартии Словакии и агентам лондонского правительства Бенеша. ЦК КПС решил использовать Чатлоша в интересах восстания как фигуру, обладавшую реальной военной властью. В те дни ЦК искал возможность срочно связаться с правительством СССР и советским верховным командованием, чтобы информировать Москву о подготовке восстания в Словакии, состоянии Словацкого национального совета и КПС. Возможность такой связи давал подготовленный к отлёту самолёт Чатлоша...

Агенты правительства Бенеша в Словакии всполошились. Они донесли о Чатлоше «наверх», в Лондон, сопроводив доклад соображением: «Чатлош мог бы разрушить наши планы». В Лондоне забили тревогу. В военную миссию в Москву полетела соответствующая телеграмма, и Пика сообщил о прибытии самолёта советским военным органам, оговорив при этом, что самолёт следует принять, авторитет Чатлоша использовать, чтобы легче было поднять восстание армии, а затем от Чатлоша избавиться...

Самолёт словацкого военного министра вылетел в СССР 4 августа 1944 года. Но вместе с пилотом майором Лисицким, который должен был вести переговоры и вручить советскому командованию послание Чатлоша, ЦК КПС и Словацкому национальному совету удалось отправить и свою официальную делегацию в составе секретаря подпольного ЦК КПС К.Шмидке и представителя Военного центра при Словацком национальном совете подполковника М.Ферьенчика. О самолёте Чатлоша доложили Сталину. Он приказал пропустить. Посадка произошла в районе Львова. ГШ получил документ Словацкого национального совета и информацию К.Шмидке, давшую полное представление о делах в Словакии<sup>1</sup>.

Теперь вернёмся к факту, который отражён в упомянутой работе М.И.Семиряги. Речь идёт о том, что представители министерства обороны Словакии, не взяв с собой К.Шмидке и М.Ферьенчика, вылетели в Москву одни. По этому факту никаких прямых документов мной не было обнаружено. Не упоминается об этом и в только что приведённой выдержке из книги Штеменко. Однако содержание ряда документов косвенно подсказывает, что кто-то в Москву всё же прилетел.

Конкретных сведений об их вылете и прилёте в Москву в своё время я не нашёл, но в столице Советского Союза посланцев ждали, это видно из двух дневниковых записей начальника Европейского отдела НКВД В.А.Зорина. 4 августа он принял чехословацкого посла. З.Фирлингер спросил: «...нет ли каких-либо сведений о прибытии из Словакии генералов словацких дивизий, которые, как ему сообщил Пика, ожидалось сегодня для установления личной связи с командованием Красной Армии на случай перехода этих дивизий на сторону Красной Армии. Я ответил, что таких сведений не имею».

На следующий день В.А.Зорин встретился с З.Фирлингером в Большом театре во время торжественного заседания, посвящённого 100-летию со дня рождения И.Е.Репина. Посол сказал, что «...по сведениям генерала Пики из Словакии прибыли военные, связанные с партизанским движением, но не из командования дивизий, о которых шла речь раньше»<sup>2</sup>.

Есть ещё одна запись в дневнике, которая косвенно говорит о том, что кто-то в Москву, кроме К.Шмидке и М.Ферьенчика, прибыл. 10 августа В.А.Зорин принял З.Фирлингера. Посол изложил телеграмму от военного министра С.Ингра с директивой президента Э.Бенеша чехословацкой миссии в отношении переговоров со словацкими деятелями: «...вести переговоры только с теми словаками, которые, как он пишет, «признают политику нашей борьбы», и предлагает отвергнуть любые переговоры с генералом Чатлошем или кем-либо из квислингов словацкого правительства. Кроме того, Бенеш подчёркивает, что словаки должны быть предупреждены о неизбежности наказания для всех, кто служил режиму, установленному немцами. Он настаивает

<sup>1</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – С. 327 – 328.

<sup>2</sup> АПВ, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 7, л. 64.

на том, чтобы отвергнуть какой-либо компромисс, чтобы все преступники из словацких деятелей были преданы народному суду»<sup>1</sup>.

С неясностью в этом вопросе я оставался вплоть до подготовки рукописи к изданию. Когда же после восьмилетнего перерыва начал анализировать, что же нового появилось по теме исследования, меня привлекло следующее место в комментариях В.В.Марьиной к публикации новых документов по Словацкому национальному восстанию. Рассуждая о том, что до августа 1944 года советская сторона не придавала словацкой проблеме первостепенного значения, она затем резюмирует: «Положение серьёзно изменилось в начале августа 1944 года после прибытия в СССР двух самолётов с представителями словацких военных, оппозиционных режиму Тисо, и Словацкого национального совета»<sup>2</sup>. В подтверждение этому никаких документов автор не привела. Эта точка зрения повторена и в более поздней статье «Словацкое национальное восстание». В ней, в отличие от первой, В.В.Марьиной комментирует документ из Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ, ф. 495, оп. 74, д.552, л. 1 – 5). Приведу часть этих комментариев.

«6 августа нарком государственной безопасности СССР В.Н.Меркулов направил наркому иностранных дел СССР В.М.Молотову сообщение о приземлении 2 августа 1944 года первого из самолётов. В нём содержались краткие характеристики прибывших и их задачи. В сопроводительном письме сообщалось, что удалось выяснить в результате проведённого службой Меркулова предварительного опроса членов экипажа и пассажиров. По заявлению руководителя полёта Корецкого, в группу Голиана входил ряд словацких военных, занимавших ответственные посты в словацкой армии. Отмечалось, что «эта группа не связана с какой-либо подпольной гражданской патриотической организацией и партизанами и действует самостоятельно». Это не могло не натолкнуть советские органы на мысль о возможном военном перевороте, поддержка которого не входила в расчёты Москвы... В сообщении Меркулова перечислялись также документы, которые были посланы Голианом «для личного вручения» генералу Пике... Молотов с документом ознакомился 7 августа 1944 г., о чём на его первой странице есть пометка»<sup>3</sup>.

Теперь сомнений в том, что в первых числах августа в Москву прилетело два самолёта со словацкими посланцами, нет. А вот вопрос о том, с кем они встречались, какую работу провели и как улетели в Словакию, пока остаётся невыясненным.

Что же касается К.Шмидке и М.Ферьенчика, то их плодотворную работу в Москве по подготовке плана вооружённого восстания и координации межпартийных и военных действий прервало... начавшееся в Словакии восстание. 4 сентября они вылетели на родину, куда привезли радостную весть – Советский Союз окажет повстанцам всестороннюю помощь.

Кто же доставил посланцев СНС обратно в Словакию? В первых числах сентября начальник «Института – 100», организации по руководству специальными заданиями ГВФ, направил командиру 10-й гв. авиадивизии гражданского воздушного флота генерал-майору Ш.Л.Чанкотадзе следующий документ: «Просим направить самолёт с пассажирами в количестве пяти человек, которых нужно сбросить на точку Гласа в 25 километрах от Ружомберок (Словакия). Сигнал с земли – световое «Е». Бросать на костры»<sup>4</sup>.

Командование авиадивизии доверило это ответственное задание одному из выдающихся лётчиков ГВФ, командиру 3-го авиаполка капитану Г.А.Тарану (с 5 ноября 1944 года – Герой Советского Союза). Для этого лётчика не было невыполнимых заданий. В каждом из них он проявлял смекалку, хитрость и упорство. Выполнение данного задания – ещё одно подтверждение этой характеристики.

3 сентября после обеда экипаж стартовал из Внуково с пятью пассажирами и грузом в 370 кг. Через несколько часов сели на аэродроме подскока Станислав (ныне Ивано-Франковск). Здесь уточнили все необходимые данные для дальнейшего полёта и в 22 часа 6 минут взлетели в ночное небо. Однако сильная гроза заставила экипаж вернуться обратно. Ровно через сутки Таран вновь взлетел для выполнения задания. Шли на высоте 2500 метров. Под крылом проплывали высокие горы, изрезанные глубокими ущельями. О том, какая обстановка сложилась в районе цели, рассказывает донесение, написанное командиром корабля после возвращения во Внуково (документ № 25). Экипаж доставил пассажиров на аэродром «Три дуба». Задание было выполнено успешно.

Как отечественные и словацкие историки оценивают итоги визита представителей СНС и ВЦ в Москву? Думается, что наиболее удачно эта оценка сконцентрирована в следующих словах В.В.Марьиной: «Что касается оценки результатов миссий Корецкого и Шмидке в СССР, то, с одной стороны, их можно, вероятно, считать, как это делают словацкие исследователи, неудачными. Ведь главная их задача – окончательная координация действий словацкой и советской армий – не была выполнена. С другой стороны, обе они были, безусловно, успешными с точки зрения содействия уяснению советским руководством ситуации в Словакии и принятию, в конечном счёте, решения о помощи восстанию»<sup>5</sup>.

А тем временем события в Словакии нарастали как снежный ком. Об этом, в частности, говорят сведения, отражённые в записке 1-го секретаря ЦККП(б)У Н.С.Хрущёва на имя И.В.Сталина (уже приведённый доку-

<sup>1</sup> АПВ, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 7, л. 33.

<sup>2</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 105.

<sup>3</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 163.

<sup>4</sup> Архив департамента воздушного транспорта (далее – АДВТ), ф. 68, оп. 1, д. 124, л. 158.

<sup>5</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 170.

мент № 11) и в информации УШПД на имя К.Готвальда (документ № 26). Эти документы показывали, что советские организаторские группы всколыхнули народные антигитлеровские выступления, что, как доносил Величко, «условия развития партизанского движения являются неограниченными», что в стране ширятся прорусские настроения.

На основании фактов, изложенных представителями СНС и ВЦ при встречах в Москве с военными и политическими деятелями разных рангов по вопросам подготовки вооружённого восстания, полученных через Пику и Фирлингера от чехословацкого эмигрантского правительства, а также поступивших от партизанских отрядов и многочисленных разведывательно-диверсионных групп, можно сделать, по крайней мере, два вывода. Во-первых, как в чехословацком эмигрантском правительстве Лондона, так и в военной части словацкого движения Соппротивления до самого конца оставалось стремление отвести от участия в нём широкие народные массы.

И во-вторых, информация оказалась обширной и нередко противоречивой. Её основной поток пришёл на вторую декаду августа. Она лавиной обрушилась на компетентные советские органы. Поэтому понадобилось определённое время, чтобы её сопоставить, отсеять и проанализировать. К тому же надо учесть, что какого-то отдельного органа, занимающегося только чехословацкой проблемой, в СССР не существовало. Всем компетентным советским органам, которые курировали «словацкий вопрос», в это время пришлось заниматься аналогичными югославскими, польскими и другими проблемами европейского движения Соппротивления. Вся эта информация хотя и была полезной, но несколько запоздалой. В связи с этим меры по оказанию разносторонней помощи принимались, вполне естественно, с некоторой осторожностью. Об этом, в частности, говорит содержание депеши Пики Ингру с информацией о поставках советского оружия в Словакию (документ № 27). Информировав министра обороны о принципиальном согласии советского руководства по этому вопросу, начальник чехословацкой миссии подчеркнул, что советская сторона «...хочет уверенности, что оно попадёт в надёжные руки, а не останется лежать где-нибудь мёртвым грузом»<sup>1</sup>.

О значении объективной информации при принятии решения на государственном уровне писал А.Е.Голованов: «Сталин всегда считал, что при любых условиях, независимо от плохих или хороших отношений, нужно иметь объективную, не зависящую от личных впечатлений или умозаключений информацию, дающую возможность делать из неё соответствующие выводы и принимать те или иные решения. «Объективная, полученная непосредственно с мест информация, – говорил Верховный, – всегда будет гарантировать нас от допущения крупных ошибок»<sup>2</sup>.

Размах партизанского движения и рост антифашистских выступлений в армии вызвали беспокойство нацистов и их прислужников. Всеми мерами они стремились остановить опасное для них развитие событий. Против партизан братиславские власти бросили войска. Но контакт между ними часто приводил к братанию. 12 августа тисовское правительство объявило в Словакии военное положение. Однако это ещё больше активизировало патриотические силы страны. Немецкий посол в Братиславе Г.Э.Лудин сообщал в Берлин: «...возросла активность партизан в Словакии. Сейчас ещё можно быстрым и энергичным вмешательством воспрепятствовать дальнейшему наступлению партизан. Словацкая армия и отделения безопасности сами с этим не справятся»<sup>3</sup>.

23 августа Тисо обратился к Гитлеру с просьбой ввести германские войска для подавления партизанского движения и народных выступлений. В этот же день немецкие дивизии двинулись к границам Словакии.

24 августа В.А.Зорин принял чехословацкого посла. В его дневнике появилась следующая запись: «...Фирлингер сказал, что ему известно о передаче военным министром Словакии генералом Чатлошем обращения к Советскому правительству о желании его перейти на сторону союзных армий и подготовительной борьбы против немцев в Словакии.

Фирлингер сказал, что в Словакии дело, по его мнению, совершенно созрело и даже перезрело. Среди солдат словацкой армии и в широких массах почва вполне подготовлена для массового выступления против немцев за совместную с Красной Армией освободительную борьбу. Фирлингер попросил об этом от его имени довести до сведения товарища Вышинского»<sup>4</sup>.

Тем временем события в Словакии продолжали стремительно развиваться. Весть о готовящемся вторжении германских войск вызвала гнев широких слоёв населения. Опираясь на поддержку партизанских отрядов и антифашистские настроения солдат, местные национальные комитеты в ряде районов страны приступили к ликвидации органов тисовского правительства. 25, 26 августа восставшими были заняты Зволена Ружомберок, Попрад, Врушки. На сторону восставших стали переходить некоторые гарнизоны, среди них и аэродром «Три дуба». Разрозненные антифашистские выступления, сливаясь друг с другом, с каждым днём расширяли контролируемую территорию.

29 августа гитлеровцы начали оккупацию. Немецкая дивизия «Татра» перешла моравско-словацкую границу и вторглась в район Жилины. Именно здесь части повстанческих войск и партизанские отряды вступили в первый открытый бой с немецкими войсками. С игрой в самостоятельность было покончено. Скрытая оккупа-

<sup>1</sup> Документы и материалы – Т. 4, кн. 2. – С. 98.

<sup>2</sup> А.Е.Голованов. Дальняя бомбардировочная. – С. 467.

<sup>3</sup> Ларионов А.В., Сидэш Я. Невцы. – М., 1976. – С.41.

<sup>4</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 7, л. 103.

ция была заменена открытой. Акцией ввода своих войск Гитлер намеревался разоружить словацкую армию, подавить начавшее открыто проявляться возмущение народа, а также обезопасить тыл своего фронта, создав прочный заслон на пути дальнейшего продвижения Красной Армии. В этот день местные антифашистские выступления в Словакии переросли в общенародное восстание. В ночь на 30 августа в Банска-Бистрицу вошло несколько партизанских бригад. В 11 часов заработала повстанческая радиостанция, которая возвестила мир о том, что в центре Европы, окружённая немцами и мадьярами, восстала Словакия, край мирных земледельцев и пастухов. К вечеру 30 августа под контролем восставших находилось две трети территории Словакии. Банска-Бистрица стала политическим и военно-партизанским центром восстания. Здесь находились СНС, ВЦ, возобновивший легальную деятельность ЦК КПС, руководящие органы партизан, редакция газеты «Правда». 1 сентября СНС объявил о том, что он берёт в свои руки законодательную и исполнительную власть. Была объявлена мобилизация в армию.

Медленно, очень медленно росло в Словакии древо гнева. Его плоды созрели лишь к лету 1944 года, а в конце августа они упали на поруганную землю.

Весть о восстании быстро перешагнула границы Словакии. Она была общей, без деталей. А именно они нужны были для государственных деятелей и военных органов Советского Союза. Что же фактически предприняло немецкое командование? Если ввело войска, то сколько? Что они из себя представляют? Организовано ли сопротивление? Как повели себя воинские части?

О новом повороте событий в Словакии советское руководство узнало с опозданием в несколько дней. Заместитель Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР генерал-майор А.М.Давыдов 27 августа встретился с генералом Г.Пикой. Начальник чехословацкой военной миссии проинформировал его о готовящейся оккупации Словакии, о принимаемых словацкой стороной мерах и передал первоочередные просьбы подполковника Я.Голиана в адрес Верховного Главнокомандования Красной Армии. В этот же день эта информация была направлена И.В.Сталину, В.М.Молотову и Л.П.Берия (документ № 28).

Первая более или менее объективная информация, позволяющая прояснить обстановку в восставшей Словакии, появилась утром 29 августа в штабе партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта от командира партизанского отряда В.И.Ягупова. Дело обстояло так. В ночь на 15 августа в Словакию, как об этом говорилось, прибыла партизанская группа А.А.Мартынова. Приземлившись, она с помощью местных партизан вошла в контакт с В.И.Ягуповым, а уже через него – с представителями словацкой армии, которые попросили А.А.Мартынова установить связь с командованием Красной Армии.

Как только о просьбе стало известно в штабе фронта, в Словакию был снаряжён самолёт. В ночь на 28 августа с аэродрома Рудна-Велька вылетел По-2 под управлением лётчика Михалеви́ча и штурмана Баранова. На борту находилась радистка Полтавец. Перегруженный бедолага По-2 с трудом набрал высоту, необходимую для преодоления Карпат. Полёт протекал без видимости земли, однако Иван Баранов с трудной штурманской задачей справился и точно вывел самолёт в район Петровце (17 километров восточнее Прешова). Сразу же после посадки состоялся митинг, затем деловая беседа с руководством партизанского соединения и представителями командования словацкой армии. В ночь на 29 августа экипаж с В.И.Ягуповым перелетел на аэродром Рудна-Велька, а оттуда во Львов, в штаб партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта. Ягупов доложил о сложившейся обстановке в Словакии, проинформировал о численном составе восточнословацкого корпуса. После доклада на самолёте Михалеви́ча 1 сентября он вернулся в своё соединение. С ним улетел представитель штаба партизанского движения фронта В.Н.Кокин<sup>1</sup>.

Итак, первая официальная информация о начавшемся в Словакии восстании пришла в штаб 1-го Украинского фронта 29 августа утром, то есть в день его начала. И хотя она носила локальный характер и полной картины хода событий не отражала, всё же сведения о положении и численном составе восставшего чехословацкого корпуса у маршала И.С.Конева появились.

Утром 30 августа в штаб 4-го Украинского фронта от командира партизанского отряда А.А.Мартынова, имеющего радиосвязь, поступила информация о том, что три словацких представителя хотят срочно установить контакт с руководством советских войск, и он, А.А.Мартынов, просит указать маршрут и место посадки самолётов. Командование фронтом немедленно передало эту информацию А.И.Антонову, который поручил начальнику Оперативного управления ГШ С.М.Штеменко маршрут указать.

31 августа в 5 часов 30 минут на аэродроме Калинув в полосе 1-го Украинского фронта приземлились три самолёта немецких марок с девятнадцатью офицерами и солдатами словацкой армии. Они сообщили, что из Словакии должны вылететь ещё более двадцати самолётов. Прилетевшие попросили встречи с командованием.

Вечером на КП штаба 1-го Украинского фронта, расположенного в скрытом лесом хуторке близ польского города Жешув, перед Маршалом Советского Союза И.С.Коневым предстал заместитель командира восточнословацкого корпуса полковник Вильям Тальский. Одновременно он являлся членом Военного центра. Прилетевший сообщил о начале восстания, высказал мнение о том, что 1-я и 2-я дивизии корпуса смогут выступить против немецко-фашистских войск, готовы ударить по врагу с тыла и соединиться с советскими войсками. Кроме этого В.Тальский дал подробную информацию о действиях партизанских отрядов и повстанческих групп.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 302, оп. 4196, д. 77, л. 29.

О полученных сведениях И.С.Конева по ВЧ немедленно проинформировал И.В.Сталина, предложив организовать операцию в помощь повстанцам. Верховный идею поддержал и приказал доложить её план в Ставку. После консультаций с Москвой командующий фронтом продолжил переговоры с В.Тальским. Предварительный план предполагал, что дивизии восточнословацкого корпуса захватят перевалы через Карпатский хребет и помогут советским войскам выйти на оперативный простор. После встречи с И.С.Коновым В.Тальский убыл в Словакию. Доставил его туда на По-2 лётчик Михалевич.

В 03 часа 20 минут 2 сентября И.С.Конов направил И.В.Сталину донесение, в котором, исходя из информации словацкого офицера, предложил план наступательной операции (документ № 29).

Из сведений, поступивших в эти дни из различных источников, у командования 1-го Украинского фронта сложилась общая картина о вооружённых силах Словакии. Штаб фронта отразил их структуру на 1 сентября в следующей справке: «Словацкая армия имеет общую численность 75 – 80 тысяч человек и состоит из действующей армии и гарнизонных войск. В её составе: 1-я пехотная дивизия, 2-я пехотная дивизия, 1-я техническая бригада, четыре отдельных пехотных полка, два отдельных горно-пехотных полка, один танковый полк, один полк ПТО и один полк ПВО.

Во главе армии стоит военный министр, он же Верховный главнокомандующий вооружёнными силами»<sup>1</sup>.

Информация о начавшемся восстании поступила и через посольство Чехословакии в СССР. 30 августа заместитель Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР генерал-майор А.М.Белянов принял начальника чехословацкой военной миссии. Г.Пику сообщил некоторые новые сведения о начавшемся восстании. Оформив их отдельной запиской, Белянов направил её И.В.Сталину (документ № 30).

Частичная информация о начавшемся восстании пришла в Советский Союз и по такому каналу. В конце августа командование 5-го авиакорпуса АДД получило приказание перебазировать части соединения на львовский аэроузел. Один из его аэродромов предназначался для 1-го авиаполка. В самом же городе предполагалось разместить штабы 53-й авиадивизии и самого соединения. Часть экипажей и передовые команды 30 августа прибыли на новое место базирования.

Утро 31 августа было ясным и тёплым, в голубом небе лебедиными стаями проплывали редкие облака, по аэродрому гулял лёгкий ветерок, между самолётными стоянками сновали машины, то там, то здесь мощным басом взывали авиационные моторы. И вдруг совершенно неожиданно в этот разнообразный аэродромный шум ворвались звуки зенитной стрельбы, вначале рявкнули несколько стволов в западной части, а затем ощетинилась уже вся противовоздушная оборона львовского аэродрома.

Когда бьют зенитки – надо смотреть в небо. Вряд ли кто в это время не поднял головы. Но там, кроме белых шапок редких облаков и серых шаров от разрывов зенитных снарядов, ничего не было. Однако взвизгивая с КП ракета предупредила об опасности с воздуха. Что за чертовщина?! Люди бросились в укрытия. Через несколько секунд в звуковой концерт зениток вписались новые, еле уловимые нотки, возникшие всё в той же западной части аэродрома. Все взоры туда. Там на голубом горизонте обозначилось несколько тёмных точек. Они росли и ширились. Сомнений не было, это самолёты. Вот уже по посадочной полосе побежал первый. Да что же это такое!? Самолёт с чёрными крестами! Это же «Me-109»! А пилот в форточку машет белым платком.

Все бежавшие в укрытие остановились и снова задрали головы кверху. Над аэродромом проносилось ещё несколько самолётов немецких марок, а по полосе уже катилась вторая севшая машина. Убавили пыл зенитки, их выстрелы стали редкими, потом совсем прекратились.

А налетевшая стая самолётов с крестами на борту, заполнив на разных высотах пространство над аэродромом, всё кружила и кружила. Периодически наиболее проворный лётчик, улучив момент, плюхался, не слишком заботясь об элегантности посадки, на полосу, гасил скорость и как можно быстрее сруливал в сторону.

Начальник штаба 53-й авиадивизии полковник Н.Г.Шевчук должен был улетать с аэродрома по срочному заданию командира авиакорпуса. Прибыв туда с группой офицеров, он опешил. «Мы подумали, – писал он в своих воспоминаниях, – что это нам привиделось после бессонной ночи. Но нет, это была реальность: прямо против командного пункта, в линейку, как на параде, уходя ровным рядом в глубь аэродрома, выстроилось около двух десятков одномоторных самолётов с... фашистскими опознавательными знаками. Около них в иностранной военной форме стояли и прохаживались офицеры. Всё было необычно и непонятно: наш аэродром с тяжёлыми бомбардировщиками на стоянках и рядом фашистские самолёты и лётчики.

Подошёл к стоявшему вблизи офицеру и спросил его, что это за маскарад. Отдав честь по всем правилам, он мне стал объяснять на языке, похожем на польский. Я этот язык знал, поэтому всё из его рассказа понял. Оказалось, что это словаки. Немцы оккупировали эту страну. Чтобы гитлеровцы не захватили их самолёты, группа лётчиков решила перелететь на известный ближайший аэродром Красной Армии. Проверив у дежурного, доложено ли об этом необычном случае командованию, я с группой офицеров улетел выполнять задание командира корпуса».

Эта информация без промедления дошла до Верховного. А.Е.Голованов вспоминал: «В самые последние дни августа 1944 года я получил срочное донесение от командира 5-го авиационного корпуса АДД генерал-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2678, д. д. 929, л. 79.

лейтенанта Н.В.Георгиева о том, что на один из аэродром его корпуса в районе Львова произвела посадку большая группа самолётов (около сорока) с немецкими опознавательными знаками. Это прилетели словацкие лётчики, которые сообщили, что в Словакии началось восстание против немецких оккупантов. О полученном донесении было доложено Сталину»<sup>1</sup>.

Как было установлено, все самолёты поднялись с аэродрома Прешов, 24 из них приземлились в Львове, а 3 сели на аэродроме Калинув. Всего в СССР прилетело 27 самолётов во главе с командиром группы майором Ю.Тринка. Среди них 9 «Фокке-Вульф– 189» и «Ме-109», остальные – транспортные разных марок. Из Словакии в Советский Союз прибыло: офицеров – 21, рядовых – 63, из них: лётчиков – 42, штурманов – 26, механиков – 16<sup>2</sup>.

Несколько иные сведения о перелёте самолётов из Словакии приведены в записках И.В.Сталину начальника штаба ВВС Красной Армии Г.А.Ворожейкина (документ № 31) и заместителя Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных воинских формирований на территории СССР А.М.Белянова (документ № 32).

В этот день близ Львова оказался фотокорреспондент «Правды» А.В.Устинов. Он вспоминал: «На подступах к городу увидел самолёты-истребители с фашистской свастикой. Узнал, что к нам через линию фронта перелетели на военных самолётах врага словацкие лётчики. Они многое рассказали о готовящемся в Словакии антифашистском восстании. Я сфотографировал наших друзей и сообщил об этом событии в «Правду»<sup>3</sup>.

Прилетевшие в Советский Союз словацкие лётчики привезли с собой не только информацию о восстании, но и так необходимые Генеральному штабу Красной Армии сведения военного характера. Начальник штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта Герой Советского Союза И.М.Бовкун в разведсводке доносил в Центр: «Лётчик капитан Полинчик из группы войск, находящихся в районе Прешова, перелетевший в ночь с 30 на 31 августа и приземлившийся на львовском аэродроме, сообщил: 30 августа из Кошице в район Прешова начала прибывать немецкая пехотная дивизия при поддержке танков и из Ужгорода танковая дивизия, ранее потрепанная Красной Армией в районе Тернополя. По его данным в Вишни Свидник (40 км северо-восточнее Прешова) находится немецкий генерал Ринтелен – командующий группой войск, находящихся от линии фронта до словацкой границы, и подготавливает оборону границы Восточной Словакии»<sup>4</sup>.

С помощью прилетевших словацких лётчиков удалось пополнить сведения, которые до этого были весьма скудными, о высшем командном составе словацкой армии и ВВС (документ № 33). Детали начавшегося в Словакии восстания, а также динамика происходящих в эти дни событий 1 сентября прошла и в информации по линии УШПД. Это видно из шифровки генерала Т.А.Строкача, направленной в ГШ КА и Военные советы 1-го и 4-го Украинских фронтов (документ № 34)<sup>5</sup>.

По линии чехословацкого посольства в Москве первая информация о начавшемся восстании поступила в НКВД СССР 29 августа. З.Фирлингера принял заведующий Европейским отделом. Ход беседы отражён в дневниковой записи В.А.Зорина (документ № 35). Выделю один фрагмент из этого документа: «Сегодня ночью министр обороны Словакии генерал Чатлош выступил в Братиславе по радио и объяснил, что в связи с деятельностью партизан на территории страны в Словакию вступили немецкие войска и что задача населения – помочь немцам ликвидировать выступление партизан».

По всей видимости, это выступление Чатлоша по братиславскому радио следует расценивать как его установку, выраженную в письме к советскому командованию: «...надо продолжать сотрудничать с немцами и венграми вплоть до наступления решающего момента».

В беседе с В.А.Зориным З.Фирлингер просил устроить встречу с А.Я.Вышинским. На дневниковой записи есть резолюция заместителя наркома иностранных дел СССР: «Сегодня принять не могу, а относительно завтрашнего дня скажу дополнительно».

Информировал НКВД СССР о начале восстания и К.Готвальд (документ № 36). В записке «К событиям в Словакии» он писал: «...лондонское правительство объявило словацкие партизанские отряды и словацкие воинские части, сражавшиеся против немцев, частью чехословацкой армии... По нашим сведениям, в Словакии развёртывается мощная народная война против вторгшихся немецких войск, в которой участвуют, кроме партизан, значительная часть словацкой армии и широкие слои населения».

В подготовке вооружённого выступления принимала активное участие компартия, которая имеет сегодня решающее влияние в народе... По нашей оценке, развернувшаяся в Словакии борьба является подлинно народным, глубоко демократическим освободительным движением. Заявление лондонского правительства, что оно руководит этой борьбой, мы считаем бахвальством, объявление Лондоном словацкого национального войска частью чехословацкой армии считаем преждевременным и вредным в политическом и военном отношениях»<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 469.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 51.

<sup>3</sup> Устинов А.В. С «лейкой» и блокнотом. – М., 1985. С. – 119.

<sup>4</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 126.

<sup>5</sup> Данная информация опубликована в четвёртом томе (книга вторая) сборника документов и материалов по истории советско-чехословацких отношений, однако она дана с некоторыми изъятиями.

<sup>6</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 121.



Таким образом, информация о начале восстания в Словакии по различным каналам из разных источников дошла до высших государственных и военных структур Советского Союза – СВГК, ГШ КА и НКВД. Её анализ помог выработать военно-политическую оценку сложившейся ситуации и на её основе внести соответствующие коррективы в стратегические и оперативные планы Генерального штаба Красной Армии, Военных советов ряда фронтов, АДД и Украинского штаба партизанского движения.

Верховное командование понимало, что если восстание началось, то повстанцы, безусловно, будут нуждаться в помощи, причём немедленной, действенной и, судя по всему, разносторонней.

Выработке основных направлений этой помощи в первые дни восстания помогали запросы, которые стали поступать в различные государственные и военные инстанции Советского Союза через чехословацкое посольство в Москве от министра национальной обороны Чехословакии из Лондона и Словацкого национального совета из Банска-Бистрицы. Просьбы о помощи исходили и от Заграничного бюро КПЧ (документ № 37).

Уже на следующий день после начала восстания, 30 августа, министр иностранных дел Чехословакии Масарик направил Фирлингеру срочную депешу с указанием немедленно обратиться к советскому правительству с просьбой о помощи Словацкому национальному восстанию (документ № 38). В этот же день депешу с аналогичной просьбой получил и Г.Пика от своего начальника из Лондона – министра национальной обороны (документ № 39).

Получив эти указания, из Лондона Фирлингер и особенно, исходя из своих функциональных обязанностей, Г.Пика активно решали поставленные перед ними задачи. В этот же день чехословацкое посольство начало добиваться встречи с заместителем наркома иностранных дел А.Я.Вышинским, но он по каким-то причинам встретиться с ними не мог и, как об этом уже говорилось, пообещал принять их на следующий день. О том, как руководители чехословацкого посольства добились этой встречи, рассказывает запись телефонного разговора Зорина с Фирлингером 30 августа (документ № 40).

Своё обещание Вышинский сдержал, руководители чехословацкого посольства были приняты 31 августа в 15 часов. Чехословацкий посол проинформировал заместителя наркома о последних событиях в Словакии и изложил просьбы о помощи восставшим со стороны СССР (документ № 41). Чехословацкое посольство просило: «... в частности, Фирлингер и Пика просили оказать помощь авиацией и сбрасыванием вооружения в определённых районах, которые захвачены партизанами, а также переброской 2-й чехословацкой бригады, которая была подготовлена как парашютно-десантная бригада»<sup>1</sup>.

И вновь следует выделить один фрагмент из записи этой беседы: «Пика рассказал, что командование чехословацкой армии, действуя в контакте с командованием Красной Армии, подготовило кадры партизанских руководителей и установило достаточно прочную связь с боевыми основными единицами партизан и словацких частей, подготовленных к выступлению против немцев».

Каков Пика! Командование чехословацкой армии к подготовке кадров партизанских руководителей не имело никакого отношения.

О встрече с А.Я.Вышинским Г.Пика немедленно проинформировал С.Ингра (документ № 42). 1 сентября информацию о встрече с А.Я.Вышинским и конкретных просьбах чехословацкой стороны З.Фирлингер направил в Лондон Я.Масарику (документ № 43).

Анализ документов, выстроенных во временной последовательности и отражающих просьбы о помощи Словацкому национальному восстанию, показывает, что повстанцы прежде всего нуждались в поставках различного рода оружия и боеприпасов, а также в переброске чехословацкой десантной воинской части.

Соответствующие военные организации Советского Союза, получив информацию о характере помощи, приступили к её анализу, взвешиванию возможностей и планированию. С.М.Штеменко писал:

«В ночь на 2 сентября, когда Генштаб докладывал в Ставке обстановку на фронтах за истекшие сутки, особый интерес был проявлен к юго-западному направлению и Карпатам... Состоялся короткий обмен мнениями о помощи Словацкому восстанию. Помощь эта рассматривалась не только как военная задача, но и как выполнение союзнического долга перед народами Чехословакии, проявление пролетарского интернационализма, международной солидарности трудящихся наших стран... Верховный Главнокомандующий тут же приказал Генштабу организовать снабжение повстанцев вооружением и боеприпасами и подготовить директиву 1-му Украинскому фронту о проведении наступательной операции в Карпатах с учётом соображений И.С.Конева»<sup>2</sup>.

А.Е.Голованов в своих мемуарах отмечал: «1-му Украинскому фронту (командующий И.С.Конов) было предложено представить свои соображения о возможной помощи восставшим, а мне – немедленно организовать помощь словакам путем срочной заброски необходимого вооружения и боеприпасов»<sup>3</sup>.

Таким образом, принципиальное решение о помощи Советского Союза восстанию было принято, обозначены её основные направления. При этом советское руководство, удовлетворяя все просьбы чехословацкой стороны, пошло дальше. Начавшееся восстание требовало поддержки со стороны наземных войск, причём быстрой и эффективной. Её могли оказать в первую очередь войска 1-го Украинского фронта, которые к этому времени находились на самом кратчайшем расстоянии от района восстания. В связи с этим, основываясь на

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 119.

<sup>2</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – С. 332 – 333.

<sup>3</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 469.

информации И.С.Конева, И.В.Сталин приказал ему подготовить специальную Карпатско-Дуклинскую операцию, целиком и полностью направленную на оказание поддержки восставшей Словакии. Она стала частью Восточно-Карпатской наступательной операции.

В директиве Ставки отмечалось: «Подготовить и провести операцию 1-го и 4-го Украинских фронтов с тем, чтобы ударом из района Кросно, Санок в общем направлении на Прешов выйти на словацкую границу и соединиться со словацкими войсками»<sup>1</sup>.

Таким образом, с целью оказания словацким патриотам непосредственной военной помощи, Ставка приняла решение провести наступательную операцию с преодолением весьма мощной естественной преграды, какой являлись Карпатские горы, с задачей выхода в повстанческий район.

Следует отметить, что до получения информации о начале восстания в Словакии советское Верховное Главнокомандование подобную операцию не планировало. Войска этого участка советско-германского фронта после ряда успешных, длительных и трудных наступательных операций в июне, июле и августе, разгромив мощную немецкую группировку «Северная Украина», изгнав врага со всей Украины, форсировав Сан и выйдя к Висле, получили приказ на оборону. Люди устали, армии понесли большие потери, стрелковые дивизии имели половину штатного состава, материальных средств, достаточных для наступления, у войск не было.

В этих условиях решение на штурм немецкой обороны в Карпатах было более чем дерзким. Ни один полководец, думающий о максимальном успехе и минимальных потерях, не решился бы без крайне серьёзных на то причин на штурм такой естественной и мощной преграды, какую представляли Карпаты. И.С.Конев отмечал: «Для меня было предельно ясно, что борьба в горах может быть вызвана только самой жестокой, железной необходимостью, когда никакого пути обхода или манёвра нет. В наших фронтовых планах развёртывание боевых действий в Карпатах не предусматривалось. Однако обстановка сложилась так, что 1-му Украинскому фронту необходимо было принять срочные меры по оказанию помощи национальному вооружённому восстанию словацкого народа, начавшемуся 29 августа 1944 года»<sup>2</sup>.

Планирование этой операции в условиях явно невыгодных для советских войск, в предельно сжатые сроки на её подготовку, свидетельствовало о том, что главная её цель – оказать немедленную помощь Словацкому национальному восстанию. При этом основной расчёт строился на том, что партизаны и восточнословацкий корпус своими боевыми действиями обеспечат брешь в немецкой обороне и облегчат продвижение вперёд советских войск. Здесь следует согласиться с мнением В.В.Марьиной: «Можно сказать, что эта операция, мало выгодная с военной точки зрения, была начата не из военно-стратегического расчёта, а по политическим соображениям»<sup>3</sup>.

Однако ещё до начала операции стало ясно, что успехи повстанческих сил, которые обозначились в первые дни восстания в результате активных действий немецких войск, постепенно начали таять. С западного направления в освобождённый повстанческий район вторглась значительная германская группировка, поддержанная танковой дивизией «Татра». Она устремилась на Жилину. С севера повела наступление группировка 1-й немецкой танковой армии. На Братиславу двигался полк «Шилл». К началу сентября на территории Западной Словакии находилось около 15 тысяч гитлеровских войск, в Восточной – приблизительно столько же. Повстанцы стали терять только что освобождённые населённые пункты и районы.

С.М.Штеменко указывает, что уже 1 сентября стало известно, что противнику удалось захватить Прешов, где находился штаб словацких войск, связь со 2-й словацкой дивизией оказалась потерянной, а 1-я дивизия получила приказ прорваться через Карпаты в Среднюю Словакию на соединение с повстанцами. Однако вскоре обе дивизии немцами были разоружены. Восточнословацкий корпус перестал существовать. Наиболее патриотическая часть офицеров ушла к партизанам, а некоторая перешла к врагам, кое-кто был арестован и отправлен в концентрационные лагеря, большая же часть, испугавшись угроз, разбежалась по домам. Полковник Тальский перешёл на территорию СССР. И.С.Конев констатировал: «К сожалению, мы об этом узнали уже после начала операции»<sup>4</sup>.

С.М.Штеменко писал: «Теперь картина получалась очень тревожная. Выходило, что перевалы и проходы через Карпаты, по всей вероятности, открыты для советских войск не будут, а главные силы восставших сосредоточились в Средней Словакии и нанести удар в тыл обороны противника перед нашими войсками не смогут»<sup>5</sup>.

Несколько иные сведения о первых днях восстания прояснились в ходе встречи в ночь на 3 сентября заведующего 4-м Европейским отделом НКВД СССР В.А.Зорина с послом Чехословакии З.Фирлингером. После этой встречи Зорин записал в своём дневнике: «Сегодня в 0.30 я принял Фирлингера по его просьбе. Фирлингер сообщил, что по сведениям военной миссии против партизанских отрядов и словацких войск немцы ведут ожесточённые бои в районе Прешова, но что в результате этих боёв немецкая колонна, наступавшая против словацких войск, была рассеяна... По сведениям военной миссии полковник Тальский из словацкой дивизии вылетел сегодня в СССР. Словацкие партизаны просят оказать им помощь, причём указы-

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 136.

<sup>2</sup> Конев И.С. Записки командующего фронтом. – М., 2003. – С. 287.

<sup>3</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 171.

<sup>4</sup> Конев И.С. Записки командующего фронтом. – С. 297.

<sup>5</sup> Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы войны. – С. 332

вают аэродром «Три дуба», на котором имеется 2 000 тонн бензина и где могут приземляться советские самолёты в случае необходимости.

Затем Фирлингер высказал пожелание, чтобы Советское правительство заявило, что партизанские войска в Словакии и регулярные части словацкой армии, вступившие в борьбу против немецких войск, являются союзными войсками и что отношение к ним должно быть, согласно Гаагской конференции, как к регулярным войскам»<sup>1</sup>.

Советское командование срочно задействовало ещё один канал помощи, подключив к борьбе против немецких войск партизанские соединения, расположенные на территории Словакии. Надо сказать, что действовать они начали сразу и самостоятельно, не ожидая команды сверху, но теперь, 30 августа, они получили официальные и конкретные указания от УШПД:

«Немцы оккупировали Словакию, словацкий народ, партизаны, армия ведут борьбу против оккупантов. Исходя из этого, вашей задачей является: 1. Помощь словацкому народу в борьбе за независимую демократическую Чехословакию... 2. Захват и удержание городов, железнодорожных узлов, линий связи. 3. Парализуйте железные дороги и шоссе, взрывайте военные склады, взрывайте эшелоны. 4. В случае невозможности удержать занятые узлы вместе со словацкой армией, вооружёнными партизанами уходите в лесные районы, ведите борьбу партизанскими методами»<sup>2</sup>.

Начальник УШПД Т.А. Строкач запросил у советского Генерального штаба и командующих 1-м и 4-м Украинскими фронтами помощи для соединений советских партизан, ведущих боевые действия на территории Словакии (документ № 44).

Таким образом, Словацкое национальное восстание было расценено в СССР как одно из важнейших военно-политических событий в Европе, требующее на основе солидарности и союзнических обязательств незамедлительной помощи. Однако советское правительство и Верховное Главнокомандование, принимая решение об оказании помощи, исходило не только из этого. Здесь, несомненно, и военно-политическая целесообразность, стремление облегчить свою собственную борьбу против фашистской Германии.

В этом плане нельзя не согласиться с мнением В.В. Марьиной, которая пишет: «Москва, рассматривая события в Словакии через призму своих стратегических – долговременных, национально-государственных и классовых – и тактических интересов в Центральной Европе, поняла политическое и военное значение восстания и приняла решение об оказании ему помощи, внося изменения в первоначальные планы действий Красной Армии в 1944 году. Советское руководство оценило влияние Словацкого национального восстания на последующее, благоприятное для СССР, развитие событий в возрождённой Чехословакии, и его роль в приближении краха нацистской Германии и её сателлитов. Уяснив, что в хоре политических голосов, заявивших о своей политической причастности к подготовке и руководству восстанием, громко звучит голос коммунистов, Москва оказала повстанцам материальную, политическую и моральную поддержку»<sup>3</sup>.

Приняв принципиальное решение на оказание восставшей Словакии разнообразной военной помощи, И.В. Сталин приказал Генеральному штабу объявить чехословацкой стороне об этом решении. Соответствующая информация ушла в чехословацкое посольство в Москве, которое незамедлительно проинформировало об этом министра иностранных дел Чехословакии 2 сентября следующей депешей: «Вчера, в субботу, Зорин сообщил мне, что Наркоминдел считает, что бои в Словакии являются всенародным делом и что имеются предпосылки, дающие законную надежду на успех. Поэтому нужно также помогать»<sup>4</sup>.

Более конкретную информацию по этому вопросу в Лондон отправил в этот же день Г.Пику: «Только что поступило два донесения из Москвы: 1. Начиная с ночи 3.9, русские начнут поставлять оружие. Первая партия – на аэродром «Три дуба», последующие – в места, указанные Словацким военным комитетом. 2. а) пусть словацкий военный комитет срочно сообщит место сбрасывания чехословацких и советских офицеров связи к пехотным дивизиям; б) всю помощь русские будут оказывать регулярно, в том числе для изолированных групп продовольствие и т.п.»<sup>5</sup>.

2 сентября начальник Организационного управления ГШ КА генерал Н.И. Четвериков вместе с начальником чехословацкой военной миссии рассмотрели заявки на требуемые военные материалы. Они оказались внушительными. Основные цифры по видам запрашиваемых материалов отражены в письме Г.Пики на имя заместителя Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований генерала А.М. Белянова (документ № 45).

Ставка ВГК приказала наркомату обороны срочно выполнить все заявки чехословацкой военной миссии на доставку восставшим вооружений, боеприпасов, снаряжения, медикаментов и другого имущества. Обобщающие цифры по количеству и весу грузов получились следующие: в Словакию предстояло перебросить отечественного вооружения, боеприпасов и имущества связи весом 180 тонн, трофейного – 130 тонн. Для его транспортировки, из расчёта 1000 кг на один самолёт, требовалось 310 самолёто-вылетов<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> АВП, ф. референтуры по Чехословакии, оп. 25 «В», д. 8, л. 1.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 3, оп. 1720, д. 11, л. 27.

<sup>3</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 101.

<sup>4</sup> Советско-чехословацкие отношения... – С. 189.

<sup>5</sup> Документы и материалы... – С. 135 – 136.

<sup>6</sup> ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 66.

Становилось очевидным, что такая объёмная работа не под силу авиации фронтов, тем более нескольким самолётам авиационной группы УШПД, что её сможет выполнить только авиация дальнего действия, располагающая достаточным самолётным парком для доставки необходимых повстанцам грузов как способом сброса в специальных парашютно-десантных мешках (ПДМ), так и способом посадки на специальных площадках. А.Е. Голованов отмечал: «Основная сложность заключалась в том, что не было заранее подготовлено ни баз снабжения, ни самих военных материалов, необходимых словацким партизанам, а требовалось всевозможного снаряжения и боеприпасов не какое-то малое количество, а многие сотни тонн. Выручила база (в Калиновке под Винницей. – А. С.), с которой велось обеспечение югославских партизан, где были созданы значительные запасы всякого военного имущества, которое можно было на первых порах использовать и для заброски в Словакию, не нарушая поставок югославам»<sup>1</sup>. В связи с этим свидетельством Голованова следует признать ошибочной фразу Марьиной о том, что «Верховное главнокомандование Красной Армии отдало приказ о выделении оружия и боеприпасов и о сосредоточении их на близко расположенных к Словакии прифронтовых аэродромах»<sup>2</sup>. Этого не было.

Таким образом, начавшееся в Словакии народное восстание заставило советское Верховное командование внести соответствующие коррективы в свои оперативные и стратегические планы, наметить ряд неотложных мер по оказанию конкретной и всесторонней помощи народу этой страны.

Просьбы чехословацкой стороны и возможности Советского государства определили основные направления советской военной помощи Словацкому национальному восстанию. Ими стали:

1. Подготовка и проведение Карпатско-Дуклинской наступательной операции.
2. Непосредственное участие в боях советских партизанских соединений и отрядов.
3. Транспортировка для борющегося народа различных военных материалов.
4. Переброска чехословацких воинских частей, сформированных в СССР.
5. Десантирование в освобождённые районы организаторских и диверсионно-разведывательных групп.
6. Перевозка руководящих деятелей чехословацкого правительства и министерства обороны, партийных работников, представителей УШПД и Военных советов фронтов.

Четыре последних направления в деле оказания помощи авиационных крыльев. Часть этой работы выпала на долю авиации 2-й и 8-й воздушных армий, а также небольшой группы ГВФ при УШПД. Основную же авиационную нагрузку должна была выполнить авиация дальнего действия. Её штаб получил от наркомата обороны соответствующие указания.

В работе по анализу сложившейся обстановки в Словакии, изучению заявок чехословацкой стороны, организации помощи повстанцам принимали участие такие государственные и военные ведомства СССР, как ГКО, Ставка ВГК, ГШ КА, НКВД, Военные советы 1-го и 4-го Украинских фронтов, УШПД и штаб АДД. С чехословацкой стороны работу по оказанию помощи словацкому восстанию координировали эмигрантское правительство Чехословацкой республики в Лондоне и СНС в самой Словакии. Связующим звеном между советскими и чехословацкими государственными и военными органами были Заграничное бюро КПЧ и чехословацкое посольство в СССР.

Следует отметить одну деталь. В сложной и многообразной работе различных государственных и военных ведомств СССР в деле оказания военно-технической и кадровой помощи Словацкому национальному восстанию отсутствует основополагающее решение главного военно-государственного органа периода Великой Отечественной войны – Государственного Комитета Обороны. Если проанализировать аналогичную помощь, оказанную СССР борющейся против фашизма Югославии, то можно убедиться, что только по вопросу организации доставки туда военных грузов и личного состава силами АДД ГКО принял пять постановлений. Отсутствие решений этого органа по вопросу оказания помощи Словакии трудно объяснить. Однако это ни в коей мере не умаляет той огромной работы, которую выполнили государственные и военные структуры СССР, личный состав различных ведомств Красной Армии в деле оказания всесторонней и бескорыстной помощи братскому народу.

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 470.

<sup>2</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С.107; Россия XX1. – 2002, № 3. – 171.

**«Пройдёт немного времени, и «Три дуба» дадут своё название легендарному партизанскому аэродрому, конечному пункту воздушного моста СССР – Чехословакия, который советские авиаторы перебросят через горные хребты Карпат. Ранее безвестное горное плато, расположенное в тылу немецко-фашистских войск, будет часто упоминаться в штабных документах, а после войны «Три дуба» войдут в книгу об истории борьбы за освобождение Чехословакии от гитлеровских захватчиков...».**

*И.Мойсюк – корреспондент газеты АДД «Красный сокол»*

## **Глава вторая**

### **ТРУДНЫЙ СЕНТЯБРЬ**

#### **1. Первый блин не всегда комом**

Доставку военных грузов в Словакию руководство АДД поручило 4-му гвардейскому Гомельскому авиакорпусу под командованием генерал-майора авиации Г.С.Счётчикова (заместитель по политчасти полковник И.Л.Куликов, начальник штаба полковник С.П.Ковалёв, главный инженер инженер-полковник А.М.Аквильянов, главный штурман полковник Г.П.Молчанов).

Корпус создавался в мае 1943 года на базе 4-й гвардейской авиадивизии (бывшая 222-я), которая была сформирована в соответствии с приказом НКО от 3 июня 1942 года. Соединение формировали: командир полковник Ф.В.Титов, комиссар Герой Советского Союза И.И.Кожемякин, начальник штаба полковник С.П.Ковалёв.

В авиадивизию вошло три авиаполка: 16-й, 37-й и 125-й. Все они получили боевую закалку на фронтах войны и были вооружены прекрасными по тем временам двухмоторными бомбардировщиками Б-25 американского производства.

222-ю авиадивизию включили в состав 1-го бомбардировочного авиакорпуса ВВС Красной Армии. С августа 1942 года, завершив переучивание, авиаполки начали боевую работу днём. Это привело к излишним потерям. Хороший бомбардировщик использовался явно не по назначению. Это было не по-государственному. Ставка приняла решение ввести авиадивизию в состав авиации дальнего действия. Заслуживает внимания сам факт передачи соединения в состав АДД.

Добившись от Верховного принципиального согласия на передачу авиадивизии в его хозяйство, А.Е.Голованов решил познакомиться с руководством соединения. Командир и комиссар появились в кабинете командующего с небольшим опозданием. Титов доложил. Александр Евгеньевич обвёл вошедших изучающим взглядом, затем строго спросил:

– Почему опоздали на пятнадцать минут?

– Товарищ генерал, мы были у своего непосредственного начальника, он нас и задержал.

– Ну да, для вас я ещё не начальник, но дело в том, что для меня вы уже подчинённые.

С этими словами Голованов встал, подошёл к сейфу, дверца которого была открыта, достал лист бумаги.

– Вот резолюция наркома обороны о передаче вашей дивизии в авиацию дальнего действия. На правах вашего непосредственного начальника предлагаю сесть и ознакомиться с документом.

Сели. Ознакомились. Вначале Титов, затем Кожемякин.

– Теперь распишитесь!

Расписались.

– Приказ народного комиссара будет у вас через несколько дней, а сейчас...

Резкий телефонный звонок прервал Голованова. Взяв трубку и вставая, он, словно извиняясь, произнёс: «Это из Кремля!». Титов и Кожемякин поднялись со своих мест. В кабинете стало так тихо, что совершенно чётко был слышен чей-то голос в трубке.

– Товарищ Голованов?

– Да, я слушаю.

– С вами будет говорить товарищ Сталин.

В кабинете стало ещё тише. Титов и Кожемякин, впервые попав в столь непривычную обстановку, стояли, затаив дыхание.

– Здравствуйте, товарищ Голованов!

– Здравия желаю...

– Сегодня ночью надо послать дивизию, вооружённую американскими самолётами, в помощь Волховскому фронту.

– Но, товарищ Сталин, я её ещё не принял.

– Вот и хорошо: примете в бою!

– Значит, в интересах Мерецкова?

Несколько секунд Сталин молчал, затем чётко произнёс:

– В интересах Родины, товарищ Голованов! До свидания.

Александр Евгеньевич положил трубку.

– Всё слышали? Немедленно возвращайтесь к себе, через час, максимум два, получите боевую задачу. Так авиадивизия, ещё до официального приказа, стала выполнять задания командующего АДД.

Включившись в боевую работу в составе авиации дальнего действия, личный состав авиадивизии своими фронтовыми делами быстро завоевал авторитет и славу. В истории соединения немало ярких боевых эпизодов, проявленных личным составом при выполнении разнообразных заданий. Все они отразились в коллективной награде: 26 марта 1943 года приказом НКО СССР № 138 222-я авиадивизия была преобразована в 4-ю гвардейскую.

Как раз в эти дни на имя командования соединения пришли посылки с авиационными наручными часами для штурманов и сопроводительное письмо к ним. Оно было написано от имени Ассоциации американских сотрудников Амторга и датировано 24 марта (документ № 46). Командиры и политработники довели содержание этого письма до всего личного состава, а подарки вручили наиболее отличившимся в боях штурманам.

Сегодня, когда у нас в стране спадает покрывало слишком предвзятой оценки советско-американского сотрудничества в годы Второй мировой войны, содержание этого документа подсказывает: надо восстановить историческую правду этого сотрудничества, восстановить обоюдно – им не преувеличивать значение этой помощи, а нам её не преуменьшать.

В мае 1943 года 4-я гвардейская авиадивизия была развёрнута в 4-й гвардейский авиакорпус. Соединение сохранилось, став двухполковым. Ушедший из его состава 16-й авиаполк совместно с 22-м гвардейским составил второе соединение авиакорпуса – 5-ю гвардейскую авиадивизию. Весной и летом 1944 года в авиадивизии, на базе собственных лётных кадров, было развёрнуто ещё по одному авиаполку – 335-й и 337-й. Их формирование началось с создания необходимого парка машин.

Бомбардировщики Б-25, перегоняемые экипажами 73-й вспомогательной авиационной дивизии, концентрировались на аэродроме её постоянного базирования в Остафьево. Для их приёма решением командира авиакорпуса была создана инженерно-техническая группа. Формировал её старший инженер 5-й авиадивизии М.С.Склизов. В группу вошли представители всех технических специальностей из двух авиаполков соединения, человек десять – двенадцать. Среди них: Н.В.Смирнов, М.А.Рябенко, С.П.Сазонов, Н.Л.Мирский, Е.А.Рачинин и др.

В середине апреля с аэродрома Конотоп группа на «Дугласе» перелетела в Остафьево, где приступила к осмотру и приёму бомбардировщиков Б-25. Помимо этого на самолётах техники произвели небольшое переоборудование, улучшающее их эксплуатацию и условия работы лётного состава в воздухе. По мере отбора машин их перегоняли в Калиновку. Занимались этим экипажи Н.И.Бирюкова и А.П.Сафонова.

В июне 1944 года к боевой работе в составе 4-й авиадивизии приступил 335-й авиаполк, а под флагом 5-й авиадивизии – 337-й.

Боевые успехи личного состава 4-го авиакорпуса к осени 1944 года воплотились в коллективных наградах. Сам авиакорпус и его соединения стали гвардейскими. Авиакорпус и 5-я авиадивизия удостоились почётных наименований Гомельских, а 4-я стала Брянской. Все авиаполки, кроме вновь созданных, также стали гвардейскими и сменили нумерацию: 16-й переименован в 14-й гвардейский, 37-й – 13-й и 125-й – в 15-й гвардейские. Все они удостоились орденов Красного Знамени и собственных наименований: 15-й и 22-й стали Севастопольскими, 14-й – Смоленским, а 13-й – Рославским.

С июня 1944 года штабы 4-го авиакорпуса и 4-й авиадивизии, а также её полки базировались на аэродроме старинного украинского города Умань. В своё время его прославили участники движения гайдамаков Иван Гонта, воспетый Тарасом Шевченко, и Максим Железняк – руководитель крестьянского восстания. Знаменит был город старейшим на Украине сельскохозяйственным институтом и, конечно же, Софийским парком.

Война город почти не тронула. Войска 2-го Украинского фронта, стремясь сохранить Умань, обошли её, зажали противника в клещи, оставив для отступления узкий коридор. По нему немцы и начали откатываться на Запад. К городу подходила одна железнодорожная ветка. Его улицы и дома утопали в зелени. Летом рынок ломился от обилия овощей и фруктов. Райский уголок недалеко от линии фронта!

Аэродром вместил все три авиаполка соединения. Штабы авиакорпуса и авиадивизии разместились в двухэтажных кирпичных зданиях, метрах в пятистах от парка. На нижнем этаже здания штаба авиадивизии расположилась вся инженерная служба К.С.Вартаньяна и кабинет штурмана А.И.Матвиенко. На втором этаже – кабинет командира авиадивизии И.И.Кожемякина и его заместителей: начальника политотдела Н.П.Докаленко, начальника штаба С.В.Усачёва. Личный состав жил преимущественно в частных домах.

5-я авиадивизия с мая 1944 года базировалась на аэродроме Калиновка близ Винницы. Он был построен Герингом для прикрытия ставки Гитлера «Вервольф» («Оборотень»). Бункер главной квартиры фюрера и все

службы находились глубоко под землёй, её стены и потолки своей толщиной доходили до пяти метров. Здесь же находились две радиостанции, водокачка, водопровод, электростанция. Гитлеру построили одноэтажный кирпичный дом, обнесли его для маскировки брёвнами. Над сооружением посадили деревья, которые доставляли из Чёрного леса, расположенного южнее Калиновки. Недалеко от аэродрома размещалась штаб-квартира рейхсмаршала Геринга.

Личный состав 14-го авиаполка разместился в Калиновке, в двухэтажном здании школы. Рядом в отдельном здании расположился штаб. В Калиновке обосновался и штаб авиадивизии. Личному составу 22-го авиаполка определили Карделёвку – живописнейшее украинское село, разметавшее свои строения в восьми километрах от аэродрома. Оно славилось сахарным заводом, тихой речушкой да прудом. Лётный и технический состав жил в щитовых бараках, столовая помещалась в небольшом одноэтажном домике. В кирпичном здании обосновался штаб авиаполка. Здесь же, в Карделёвке, размещался личный состав и вновь созданного авиаполка.

С аэродрома Калиновка соединение с мая 1944 года осуществляло боевую работу в интересах Югославии, доставляя туда без посадки необходимые для НОАЮ военные грузы. Их концентрацией и подготовкой для транспортировки самолётами занималась специальная база НКО № 106 под руководством В.Я.Прянишника. Через его «хозяйство» шла и заброска в тыл врага разведывательно-диверсионных групп.

К тому времени, когда 4-й авиакорпус получил боевую задачу по обеспечению Словацкого национального восстания необходимыми военными грузами, авиадивизией руководили: командир полковник П.И.Кондратьев, начальник политического отдела П.Д.Резцов, начальник штаба подполковник С.М.Подшибякин, старший штурман подполковник И.Ф.Ивченко и старший инженер инженер-майор М.С.Склизков.

4-й авиакорпус по уровню подготовки лётно-технического состава, имеющего богатейший боевой опыт, а также по оснащённости добротными по тем временам самолётами Б-25, считался самым элитным соединением АДД. Следует добавить, что к этому времени руководство авиакорпуса и личный состав 5-й авиадивизии приобрели, летая в Югославию, и опыт в выполнении специальных заданий. И когда Ставка поставила командующему АДД новую ответственную задачу по оказанию помощи Словацкому национальному восстанию, Голованов, не колеблясь, решил, что наилучшим образом её выполнит личный состав 4-го гвардейского Гомельского авиационного корпуса.

Уже в самом начале этой работы возникла серьёзная проблема. Её отразил в своих мемуарах командующий АДД: «Сталин торопил с доставкой боевого снаряжения в Словакию, действовать нужно было быстро. Решили заправлять топливом самолёты на одних аэродромах, перелетать за снаряжением на базу снабжения (в Калиновку. – А.С.) и уже оттуда отправляться к партизанам в Словакию»<sup>1</sup>.

Рано утром 3 сентября на стол командира авиакорпуса Г.С.Счётчикова легла шифротелеграмма. Начальник штаба АДД генерал-лейтенант авиации Н.В.Перминов информировал: «Командующий приказал: помимо наряда самолётов для работы в интересах НОАЮ на 4 сентября 1944 года тридцати экипажам сбросить груз на площадку «Три дуба» (7 км севернее Зволена). Сигнал – буква «Т» световое. Груз берите в Калиновке у Прянишника. Приказание ему даётся. Горючее в Калиновку должны подать не позже 4 – 5 сентября. Для работы на четвёртое самолёты зарядите в Умани, такая работа, кроме НОАЮ, будет для вас дней на восемь – десять»<sup>2</sup>.

Для Счётчикова содержание телеграммы не было неожиданной новостью, тем не менее он вспомнил выражение Ярослава Гашека: «Не было б войны, если б не вмешался генштаб». Генеральный штаб вмешался, и теперь надо подключаться к новому направлению в боевой работе.

Приказание действительно не было новостью. Ещё накануне в телефонном разговоре заместитель командующего АДД маршал авиации Н.С.Скрипко в общем плане, без деталей, предупредил Счётчикова, что, по всей видимости, его соединению «придётся держать курс на Словакию».

Прочитав шифротелеграмму, командир авиакорпуса снял трубку телефонного аппарата.

- Я слушаю вас, Георгий Семёнович.
- Машенька, доброе утро! Ты заканчиваешь дежурство?
- Да, товарищ генерал.
- Можешь мне к восьми собрать всех моих заместителей?
- Конечно!
- Будь добра, сделай! Кто тебя меняет?
- Зоя Бахтинова, но я успею, я мигом!

Ефрейтор Маша Одинцова. Бархатный голос телефонистки 417-го отдельного батальона связи и радионавигационного обеспечения знали все. Двадцатилетней девочкой она была призвана в армию и в мае 1943 года прибыла в корпус. Это была уникальная телефонистка. Через месяц она по голосу уже знала многих офицеров штаба авиакорпуса, командиров авиадивизий и авиаполков. Вскоре кто-то к её имени пристроил удачную приставку, и стала Маша Одинцова Машей – «золотые ушки».

Через 30 минут в кабинете командира авиакорпуса собрались все его заместители. Кроме них на совещание прибыл и начальник оперативного отдела полковник А.М.Линник. Счётчиков зачитал шифротелеграмму, затем, сделав паузу, сказал:

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 470.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 947, л. 1.

– Нам доверено ещё одно государственное задание. Его важность надо довести до сознания всего личного состава. Судя по количеству необходимых экипажей на словацком направлении, к боевой работе будем подключать обе авиадивизии, причём основная нагрузка ляжет на Кожемякина. Что касается сегодняшней ночи, то поделит требуемое количество самолётов между соединениями пополам. В связи с тем, что груз для повстанцев находится в Калиновке, экипажам четвёртой авиадивизии перелететь туда, а общее руководство боевым вылетом возложить на Кондратьева. Иван Лукич, настрой всех политработников на разъяснение обстановки в Словакии, а вы, Ковалёв и Молчанов, вместе с начальником оперативного отдела готовьте боевое распоряжение. Возьмите шифровку Перминова. Всё!

Серия боевых приказов из штаба АДД в авиакорпус, из авиакорпуса – в авиадивизии, отсюда – в авиаполки привела в действие сотни людей. Командиры всех степеней, штабные работники, тыловики и связисты, механики, техники, инженеры, политработники и боевые экипажи – все, в рамках своих функциональных обязанностей, стали готовиться к первому боевому вылету.

Что и говорить, работа предстояла сложная, особенно для личного состава 4-й авиадивизии, которая, в отличие от братского соединения, опыта ширококомасштабных полётов на спецзадание не имела. Все понимали, что главная тяжесть ложится на штурманов кораблей и все звенья штурманской службы от эскадрильи до авиакорпуса.

В 4-й авиадивизии эту ответственную службу возглавлял тридцатичетырёхлетний майор А.И.Матвиенко. По тем временам это был образованнейший человек: три курса инженерно-строительного института, Киевская артиллерийская школа, школа штурманов в Ейске, штурманский факультет Военно-воздушной академии.

Война застала Матвиенко в Дягилево под Рязанью в должности преподавателя Высшей школы штурманов. Чем выше поднимался Андрей Иванович по лестнице штурманских должностей, тем меньше... поднимался в воздух. Став штурманом соединения, вообще потерял экипаж, ибо, по штатам военного времени, он в авиадивизии не был предусмотрен. А летать надо и ему, и заместителю командира авиадивизии, и лётчику-инспектору. Стал на «лётное довольствие» в 15-й авиаполк.

Ходить на боевое задание с заместителем командира авиадивизии А.А.Скворцовым было одно удовольствие. Своей мощной и статной фигурой он вселял уверенность всем, кто находился на борту самолёта.

11 апреля 1944 года авиадивизия наносила бомбардировочный удар по стационарным складам горячего в районе румынского порта Констанца. В этом полёте штурман соединения взял на себя роль осветителя. Разведчик погоды донёс: в районе цели многослойная облачность от восьми до десяти баллов. Уже в полёте, анализируя метеобстановку, Матвиенко решил, что при такой погоде с большой высоты цель не обнаружить, выйти под облака не позволит горный хребет, поэтому на Констанцу надо заходить со стороны моря. Скворцов с ним согласился.

За пылающей Одессой облачность стала сгущаться. Вышли на траверз Дуная и пошли на снижение. Ватное покрывало пробили на 400 метрах. А ночь была настолько тёмной, что различить, где кончаются облака, и где начинается вода, оказалось делом трудным. Это были жуткие минуты полёта. Найти цель помогли вспышки от стрельбы орудий стоящих на рейде у Констанцы кораблей. Разворот вправо, выход на объект. Длинная серия зажигательных и цветных светящихся бомб обозначила цель. Экипаж-лидер свою задачу выполнил, обеспечив качественное бомбардирование всему соединению.

Сколько их было, подобных лидирующих полётов! Что ни говори, а штурманская служба в авиации дальнего действия – главнейшая. Нахождение и точное поражение цели обеспечивает именно она. И если это важно при выполнении бомбардировочных заданий, то ещё важнее при тех полётах, которые предстояли. Это хорошо понимал штурман авиадивизии А.И.Матвиенко.

Сразу же после совещания у командира авиакорпуса он пришёл в свой кабинет. Это была небольшая комната с двумя рабочими столами, телефонным аппаратом, солдатской койкой и тумбочкой. На одной стене висела карта района действий, на другой портрет В.И.Ленина. Заместитель штурмана авиадивизии ждал своего шефа. Развернули карту, взяли линейки, цветные карандаши.

– Вот эта горюшка, – сказал Матвиенко своему помощнику, – под названием Герлаховка, высотой 2655 метров – наша палочка-выручалочка. Это будет точка разворота, от неё давай строить все расчёты – высоты, скорости снижения и так далее. Теперь давай промерим расстояние от Умани до точки сброса. Что у нас получается? Ага, восемьсот километров, из них половина над Карпатами. Теперь о главных ориентирах. Это Буг, Днестр, Герлаховка и, конечно же, Ваг и Грон. А здесь, посмотри, по Грону на Банска-Бистрицу, а уже от неё – строго на юг до самой цели. Рисуи маршрут, а я дам команду штурманам полков, чтобы прибыли сюда на подготовку.

Готовились к выполнению задания и другие службы авиадивизии. А весть о предстоящей боевой работе уже облетела авиаполки. В Словакии восстание! С особой радостью её восприняли в 5-й авиадивизии, личный состав которой более полугода оказывал помощь народам Югославии и Польши, уже давно проникся чувством интернационализма и братства. Летая к тем, кто в глубоком тылу у немцев, невзирая на все карательные меры врага, поднялся на борьбу с ним, лётчики осознавали, что там трудно, что патриотам не хватает главного – оружия. И чем большее количество его они доставят, тем мощнее будет сопротивление фашистам, тем меньше своих дивизий Гитлер бросит на восточный фронт, и тем быстрее Красная Армия завершит разгром врага. И вот новый объект помощи – Словакия. С чувством глубокой ответственности взялся личный состав авиакорпуса за подготовку к выполнению важного задания ГКО.



Решением командиров соединений задание на первый полёт в Словакию получили 22-й (5-я авиадивизия) и 13-й (4-я авиадивизия) гвардейские авиаполки. Уже в девять часов утра боевые распоряжения поступили в части.

К.П.Дмитриев, командир 13-го авиаполка, познакомился с ним в кабинете начальника штаба, куда он зашёл после завтрака. А.Г.Анциферов в полку с 1941 года. Зарекомендовал себя вдумчивым и уравновешенным начальником. Обладать такими качествами на весьма беспокойной должности дано не каждому. Серьёзное отношение к делу выработалось у Анциферова ещё в то время, когда он работал секретарём Заокского райкома комсомола Тульской области, а закрепилось оно в Первой конной армии, в которую ушёл добровольцем на должность командира отдельного взвода конных разведчиков. В авиации приобрёл штурманскую специальность. Для отработки тактических приёмов полка летал на боевые задания, работой штаба руководил умело. Дмитриев знал, что штабное дело в полку в надёжных руках.

Вот фрагмент из боевой характеристики на начальника штаба: «Сумел сколотить свой штаб в передовой в соединении, организовал чёткое управление боевой работой, полк на всём протяжении занимает первое место в дивизии. Не было случая недоработки или недопонимая лётным составом поставленной перед ним боевой задачи по вине штаба. Контролирует боевую работу штаба в воздухе. Лично совершил девять самолёто-вылетов»<sup>1</sup>.

Поздоровавшись с командиром полка, Анциферов протянул ему боевое распоряжение. В нём говорилось: «13-му гвардейскому авиационному Рославскому Краснознамённому полку дальнего действия пятнадцатую самолётами выполнять специальное задание по сбрасыванию грузов на точку, что 7 км севернее Зволена и одним самолётом производить подсвет САБами НБП<sup>2</sup> Брезно... Заход на цель с северо-востока, круг над целью левый. Высота полёта по маршруту до рубежа Львов 600 – 700 м, сброс грузов с высоты 1300 м. Высота начала свечений САБ у НБП – 1000 м. На всех самолётах иметь барографы. Связь с ограничением. Связь установить в районе аэродрома, после, до выполнения задания – режим радиомолчания. Выполнение задания, какой сигнал был на точке наблюдения, на точке сбрасывания и погоду передавать на обратном пути от рубежа Кошице»<sup>3</sup>.

Дождавшись, когда Дмитриев закончит чтение, Анциферов сказал:

– Я только что говорил с начальником штаба корпуса, он предупредил, что нам придётся работать с Калиновки.

– Это из-за спецгруза. Ничего хорошего тут нет, перед полётом люди толком не отдохнут. Ты вот что, Алексей Георгиевич, позвони Подшибякину и узнай, есть ли возможность организовать у них предполётную подготовку нашим экипажам, а затем приходи ко мне, я соберу всех заместителей.

Константин Дмитриев командовал авиаполком уже полтора года, заняв эту должность в результате трагического случая. В ночь на 23 февраля 1943 года авиадивизия наносила бомбардировочный удар по железнодорожному узлу Брянск. На задание ушёл и командир авиаполка К.Ф.Катаржин. На правом сиденье у него находился командир соединения Ф.В.Титов. При возвращении в районе Каширы попали в сплошной снегопад, самолёт обледенел и потерял управляемость. Весь экипаж погиб.

В это время Дмитриев был у Катаржина заместителем по политической части. Комиссарил он в полку с первых дней войны. Будучи сам лётчиком, ходил, по мере возможности, на боевые задания. И хотя это, казалось бы, мешало выполнению основных обязанностей, Дмитриев считал, что подлётывать надо, ибо вся партийно-политическая работа, которую он возглавляет, призвана обеспечить главное – успешную боевую деятельность полка. Её-то и надо знать изнутри. В одной из боевых характеристик на замполита отмечалось: «Всю партийно-политическую работу строит на личном примере. Летая в составе ряда экипажей, сделал десять (на февраль 1943 года. – А.С.) боевых вылетов ночью на самолёте Б-25»<sup>4</sup>.

А то, что он не успевал сделать на земле, вытягивал своей энергией и удивительной работоспособностью парторг авиаполка А.В.Поляков – умный во всех отношениях человек, с высокоразвитым чувством гордости за страну и народ, деликатный, рассудительный и заботливый.

Генератором этой заботы о личном составе был сам Дмитриев. Всех командиров и начальников в авиаполку он учил этому и строго спрашивал за бездушие по отношению к подчинённым. Он не уставал убеждать, что люди вершат дела от души, а значит добротню, только тогда, когда видят и чувствуют, что о них заботятся.

Будучи первым человеком в авиаполку, обладая огромной властью, Дмитриев никогда не ставил себя выше других. В работе с подчинёнными он вёл себя как равный с равными – больше советовался, чем приказывал. И поэтому неудивительно, что люди тянулись к нему, шли со всеми своими служебными или личными проблемами. И находили понимание и поддержку. «Батя» – так называли его за глаза. А «бате» было всего лишь 32 года. Одна беда: к этому времени стал трудно переносить длительные полёты. Что-то в организме сломалось, одолевала тошнота.

На совещании с заместителями пришли к выводу, что подготовку экипажей к боевому заданию целесообразно провести не в Умани, а в Калиновке, куда всё равно надо перелетать для подвески грузов.

В период с 12 до 13 часов пятнадцать экипажей перебазировались на аэродром братской авиадивизии. Вполне естественно, что среди личного состава в Калиновке было много знакомых. Большинство лётного

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 2, д. 16, л. 58.

<sup>2</sup> САБ – светящаяся авиабомба; НБП – начало боевого пути.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 14, л. 117.

<sup>4</sup> Там же, оп. 2, д. 16, л. 57.

состава отдыхало после полёта в Югославию. Встретились на обеде в столовой. Приветственным возгласам и рукопожатиям не было конца. Командование авиадивизии предоставило прилетевшим максимум удобств для подготовки к боевому заданию. Руководители штурманских служб авиадивизий (А.И.Матвиенко и И.Ф.Ивченко), а также авиаполков (А.П.Карпенко и П.А.Полыгалов) работали со своими подчинёнными до ужина.

Шла подготовка к полёту и на аэродроме. Инженерно-технический состав готовил самолёты, а работники специальной базы подвешивали парашютно-десантные мешки. На каждом из них чёрной краской вывели цифры, соответствующие установленному каждому экипажу индексу.

Подвеску грузов на самолёты оформили актом, который свидетельствовал о том, что: «...в присутствии представителя 13-го полка майора Шкода, начальника 3-го отдела специальной базы НКО майора Исаева, начальника артиллерийского склада лейтенанта Чушкина произведена подвеска артимущества, затаренного в мешки ПДМ с парашютами, предназначенного для отправки на цель».

Далее в акте перечислялись фамилии командиров кораблей, номера самолётов и индексы. Всего к отправке в Словакию первым рейсом база подготовила: пулемётов ДШК 5, автоматов ППШ – 250, ПТР – 100, ручных пулемётов ДП – 50, по три комплекта патронов к каждому виду оружия<sup>1</sup>.

Пока личный состав ужинал, из Калиновки в Москву на имя начальника штаба АДД ушла шифротелеграмма: «На четвёртое сентября на цель Чехословакия разведчик погоды в 19.30, основная группа в 21.25»<sup>2</sup>.

Открыть воздушную трассу СССР – Чехословакия командование авиадивизии доверило молодому, но уже достаточно опытному экипажу 13-го авиаполка А.А.Прилепко. Набрал необходимую высоту, легли на курс. В тёмном небе ярко горели звёзды. Без особого труда вышли на Тарнополь. Через тридцать минут полёта крылья самолёта стали резать отдельные туго скатанные облака. В районе Львова облачность дошла до пяти баллов. Информировав командный пункт авиадивизии о состоянии погоды, экипаж набрал высоту 4300 метров и продолжал идти вперёд. В районе Лиско многослойная облачность достигла десяти баллов. Вскоре впереди через её толщу стали пробиваться периодические вспышки, появились первые признаки обледенения. В Калиновку с борта самолёта ушла очередная информация. Получив её, начальник штаба авиакорпуса Ковалёв приказал вернуть экипаж Прилепко в Калиновку. В Москву ушла ещё одна шифровка: «По маршруту специалистов фронтальные грозы, командир корпуса просит в ночь на 4 сентября утвердить отбой»<sup>3</sup>.

Ночевать лётному составу пришлось в малоприспособленных условиях. Прилепко, так и не открыв воздушную трассу, приземлил свою машину, когда все уже отдыхали.

На следующий день после завтрака все пятнадцать самолётов с грузом оружия и боеприпасов для повстанцев перелетели в Умань. Командир авиадивизии, учитывая плохие условия для ночлега в Калиновке, приказал организовать отдых.

После обеда вновь началась подготовка к вылету. Теперь решением командира авиакорпуса общий замысел выполнения боевого задания был несколько изменён. Первым с аэродрома Калиновка вылетает 22-й авиаполк, а через тридцать минут, после взлёта последнего самолёта, стартует первый экипаж 13-го авиаполка с Умани. Учитывая, что она расположена восточнее, разрыв между полковыми группами не менее шестидесяти минут. Калиновская группа должна была выйти к точке сброса с юга, уманьская – с севера.

В связи с тем, что 22-й авиаполк уходил на боевое задание первым, на него легли обязанности обеспечения выхода на цель всего эшелона самолётов. Предполётную подготовку экипажей проводил командир авиаполка А.А.Баленко. Успех разведчика погоды, лидера и контролёра во многом зависел от штурманов, поэтому их работе на маршруте было уделено основное внимание. В связи с этим главной фигурой на постановке задачи являлся штурман авиаполка П.А.Полыгалов. Его мнение Баленко ценил высоко, ибо штурманом Павел Андреевич был первоклассным.

Большим подспорьем в его штурманском деле стало авиационно-техническое образование и трёхлетняя работа по обслуживанию бомбардировочного вооружения самолёта. Войну, кстати с первого дня, начал в двадцатипятилетнем возрасте. За два года вырос от рядового штурмана до полкового. От заданий не увиливал даже тогда, когда занял высокий пост, с боевого курса не сходил ни при каких обстоятельствах.

Вся боевая жизнь лучшего штурмана 22-го авиаполка Андрея Полыгалова, в совершенстве владевшего всеми средствами самолётовождения и радионавигации, летавшего днём и ночью в сложных метеоусловиях, не имея ни одного случая потери ориентировки, была насыщена героическими подвигами.

В процессе интенсивной боевой работы появились знания и опыт, которые можно было передать другим. И делал это Полыгалов, судя по служебным характеристикам и результатам боевой работы авиаполка, с высоким качеством. Около 40 штурманов подготовил и вывез на боевые задания Павел Андреевич. Через его руки прошли И.М.Кирилов, Ф.С.Румянцев, Д.И.Нагорнов, В.В.Смирнов, И.А.Булкин, А.И.Махов. Так что знал он свою штурманскую гвардию изнутри. Кто чем дышит и на что способен – загадкой для него не было. Именно по его рекомендации экипажи обеспечения первого полёта в Словакию подбирались с ориентировкой прежде всего на штурмана корабля.

Разведку погоды с доставкой груза руководство авиаполка поручило командиру корабля И.Д.Лещенко. Экипаж в авиаполку находился на хорошем счету, ему доверяли ответственные задания, к этому времени он имел более двадцати вылетов в Югославию. А опыт полётов над Карпатами имел немаловажное значение.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 15, л. 323.

<sup>2</sup> Там же, д. 29, л. 320.

<sup>3</sup> Там же, л. 324.

После взлёта штурман В.В.Смирнов уткнулся в карту и ушёл в расчёты. Изредка он поглядывал за борт, стараясь опознать наземные ориентиры. Всё идёт нормально. Прошли Мукачево, через несколько минут слева проплыл Чоп. Под крылом Чехословакия. Взглянул на часы: границу прошли минута в минуту. Немного «зацепили» Венгрию. Но только чуть-чуть. Погода начала портиться. Слева по курсу стали прорезаться вспышки молний. Гроза всё ближе и ближе, вот она совсем рядом. В кабине стало темно. Темень и вокруг самолёта. Его основательно болтает, невидимые силы бросают то вверх, то вниз. Лётчики вовсю работают штурвалом. На винтах, антеннах, стволах пулемётов появились синие гроздьё – это статистические разряды. Штурман включил радиокомпас.

– Давай верхом! – скорее себе, чем правому лётчику прокричал Лещенко. – А то поцелуемся с какой-нибудь горой.

Стало немного спокойнее, но пришла новая неприятность – появились признаки обледенения: стёкла кабины причудливым узором разрисовала изморозь, машина затяжелела, с винтов срывались куски льда и гулко били по кабине.

– Включить систему обледенения!

Жалко спирт, но что делать! Штурман покрутил вправо ручку реостата, под дворники на лобовом стекле пошла жидкость. Смирнов поднялся с патронного ящика, стал на колени и, прильнув к окошечку, стал искать характерные ориентиры. Скоро Лученец, его приказано обойти, там у немцев сильная ПВО. К счастью, гроза стала уходить влево, обледенение прекратилось, в облачности появились окна. Вскоре земля и вовсе очистилась от туч. Восстановив ориентировку, Смирнов внёс поправку в курс. Миновав Лученец, развернулись на 90 градусов и пошли, теряя высоту, строго на север. А вот и Грон. Теперь скоро и цель.

Часы, карта, земля стали главными инструментами в работе штурмана. Через некоторое время показались огоньки, а ещё через несколько минут они выстроились в прямую линию из пятнадцати костров. Что за чертовщина! Знак не тот! Да и вообще под крылом вроде аэродром.

– Штурман, ты не ошибся?

– Командир, точка сброса под нами!

– Делаем круг.

– Командир, с аэродрома взлетает самолёт, – доложил по переговорному устройству радист Виктор Главный.

– Ни черта не пойму! Следите за воздухом, возможно, это аэродром противника!

Командир корабля и правый лётчик В.А.Кабакин сделали ещё два круга. Штурман, пытаясь вызвать прислугу аэродрома на «переговоры», посылал в тёмное небо ракету за ракетой, но земля не реагировала. Радист, нарушая запрет, доложил обстановку на командный пункт авиадивизии.

Полковник П.И.Кондратьев мерял небольшое пространство комнаты крупными шагами. Что делать? Выпускать основную группу или дать отбой. Проанализировав обстановку, он, на основе опыта полётов в Югославию, пришёл к выводу, что задание надо выполнять. Пока самолёты, думал он, доберутся до цели, обстановка, возможно, прояснится. Приказав вернуть разведчика погоды и доложить обстановку в Умань, он дал разрешение на вылет основной группе.

Зелёная ракета погнала истомившиеся экипажи по самолётам. Через минуту тишину аэродрома нарушили звуки запускаемых моторов. Первым на старт вырулил экипаж лидера командира корабля П.Ф.Дюжаева. Машина взлетела легко и энергично пошла в набор высоты. Помимо того, что авиаторы должны были найти цель и вывести на неё остальные самолёты авиаполка, экипажу предстояло ещё исполнять роль своеобразного воздушного узла связи: радиообмен с аэродрома вылета поддерживает только радист А.К.Швардин, а остальные радисты группы – на подслушивании.

Дюжаев взлетел в 21.20. Через сорок пять минут Калиновку покинула последняя машина группы. Когда она, растянувшись цепочкой на маршруте, находилась в воздухе уже более часа, из Москвы поступило уточнение: сигналы цели будут выложены в период с 24.00 до 02.00. У Кондратьева отлегло от сердца.

Экипаж-лидер, «зацепив» край грозовой зоны, вышел в район населённого пункта Попрад. Под крылом бугрились облака самой разнообразной причудливой формы. Чуть правее по курсу, далеко-далеко, возвышался гигантский исполин – гора Герлаховка. Ещё при подготовке к полёту кто-то окрестил её «каменным маяком». Она действительно стояла как маяк, в гордом одиночестве возвышаясь над облаками, давая хорошую возможность контролировать курс.

Выдав команду на доворот влево, штурман Д.Е.Елинов начал уточнять расчёты, полагая, что и дальнейший полёт будет проходить вне видимости земли. Однако вскоре он заметил в облачности небольшие разрывы, потом облака поредели, остались за хвостом самолёта, а впереди – чистый простор и видимость миллион на миллион. Перейдя на визуальный контроль полёта, штурман дождался Грона, вышел по СПУ на командира:

– Петя, держись Грона!

Командир корабля выполнил команду Елинова и передал управление самолётом правому лётчику С.Р.Морозову. Он никогда со своим штурманом не спорил, считая, что от взлёта до посадки полётом руководит только он. Пётр Дюжаев доверял Дмитрию Елинову без малейшей тени сомнения. Это доверие зародилось ещё в период переучивания в запасной бригаде в Бузулуке, а затем, с приходом весной 1943 года в полк, когда стали приобщаться к боевой работе, оно окончательно закрепилось.

Дюжаев удивлялся, как штурман быстро стал на ноги. Хотя он на войне с самого её начала, к боевым полётам фактически приступил год назад. После окончания Челябинского военного авиационного училища в июне 1941 года прибыл в 200-й авиаполк. Узнав, что он не был в отпуске, командир приказал немедленно оформляться. Двадцать первого июня обнял родителей, а на следующий день по телеграмме убыл к месту службы.

Немножко «полетал на войну» и быстро стал безлошадным. Потом расформирование и серия переучиваний. В полку их экипаж не разъединили. Начались положенные проверки. В самолёт Ер-2 спокойно уселись двое проверяющих – командир эскадрильи А.В.Гайворонский и штурман авиаполка И.Ф.Ивченко. Пошли на полигон, выполнили задание, легли на обратный курс, прошли Загорск, настроились на Монино. И вдруг команда Ивченко:

– Штурман, найти Загорск!

От неожиданности Елинов опешил, но уже через секунду сообразил, что от него требуют, и выдал команду лётчику:

– Разворот влево на 180 градусов, шоссе держать слева от самолёта!

Вышли на Загорск. Снова команда:

– Домой!

Пришли в Монино, аэродром пустой – авиаполк ушёл на задание. Сели с ходу. К стоянке подъехал командир авиаполка, спросил у проверяющих:

– Ну, как?

Оба подняли руки и вскинули вверх большие пальцы.

На боевое задание вывез всё тот же Гайворонский. С июля 1943 года стали ходить самостоятельно. В каких только ситуациях не бывали! 17 апреля 1944 года получили задание произвести разведку румынского города и порта Констанца. Подъехали к самолёту, а командир авиаполка И.Ф.Галинский уже там.

– Штурман, какой маршрут?

– По суше!

– Отставить – убьют! На Одессу, потом морем на траверз Констанцы.

Быстро достал карту, проложил маршрут. Получилось, что надо лететь через железнодорожную станцию Помашная. Ба, да там родители техника!

– Иван, пиши письмо старикам!

Техник самолёта И.Ф.Коваленко нацарапал записку, сунул её в гильзу от авиапушки, заткнул куском красной тряпки, ударил пару раз молотком по дутьцу, а затем рассказал штурману, как найти дом. Полетели. Дом опознали на первом же заходе, развернулись и на малой высоте, открыв лючок, Елинов сбросил послание. С набором высоты пошли на Одессу. Добрались до острова Змеиного, вышли на траверз Сулина и хотели уже сделать разворот, как раздался голос командира:

– Видишь корабли?

– Где?

– Под носом у тебя!

Посмотрел вниз, а там журавлиным клином бурлит воду корабельная стая.

– Из Крыма бегут!

– Истребители прикрытия набирают высоту, – доложил Швардин.

И точно: четвёрка «мессеров» устремила к бомбардировщику.

– Командир, эти кресты нас быстро достанут, курс девяносто!

– Куда это?

– В Грузию!

– Зачем?

– Потом узнаешь!

Манёвр оказался правильным. Истребители следовать за Б-25 не решились: когда под крылом самолёта море, идти над ним с одним мотором – вещь не слишком приятная.

А записка к родителям Коваленко попала. Они немедленно отписали сыну письмо. Радовался весь экипаж.

Хорошо водил самолёт штурман Елинов, но один раз всё-таки заблудился. 5 октября 1943 года после бомбардирования Верхнеднепровска попали под дождь, указатель «Кур» подмерз. В общем, заблудились. Выскочили вроде на Калинин, а оказалось, что это Торжок. Определились и, срезая угол, скорее в Остафьево. Сели. Договорились, что начальству – ни-ни. Пришли в столовую, устроились в укромном месте. Подали холодную закуску, а к ней, как положено, законные сто граммов. Елинов отодвинул свою порцию на середину стола, помолчал, а потом сказал:

– Не достоин!

Дюжаев накрыл стакан ладонью.

– За потерю ориентировки лишая штурмана наркомовской нормы, а за то, что её восстановил – возвращаю!

Четыре стакана потянулись к штурманскому, отсалютовали тихим перезвоном. Ну как тут не подчиниться воле коллектива!

Все эти случаи из боевой совместной работы Дюжаев вспоминал, поглядывая за борт самолёта и следя за извилистой лентой Грона.

Река, словно в каменном мешке, вся в горах. Штурман – весь в расчётах, лётчики следят за наземными ориентирами, стрелок и радист просматривают воздух. Полёт продолжается.

А вот, кажется, и сигнал. Пока это только один маленький огонёк. Но с каждой сотней метров он рос, становился ярче, а вскоре стал распадаться на отдельные бусинки. Их уже можно и пересчитать. Напрягая зрение, Елинов занялся этим делом и не обратил внимания на то, что конфигурация сигнала совсем не та, которая обусловлена заданием. Лишь после того, как это обнаружил Морозов, он присмотрелся к огням и убедился, что лётчик прав: вместо буквы «Т» на земле просматривалась линия из пятнадцати костров. Что делать? Решили походить над точкой сброса, отойдя немного в сторону. На одном из кругов Швардин рассмотрел в западной части площадки, там, где угадывались деревья, самолёты. Сбросили высоту. Сомнений не было: под крылом аэродром. Но чей?

Продолжая кружить над площадкой, доложили на командный пункт. В это время в небе с зажжёнными аэронавигационными огнями (АНО) появился ещё один самолёт. Решили, что это контролёр.

Действительно это был он – экипаж командира корабля П.Д.Петрова. Не обнаружив условленного сигнала, ушли на юг и стали обследовать район в радиусе пятидесяти километров. Через несколько минут Швардин принял на борт самолета приказание из Калиновки: штурману набросать кроки аэродрома. Елинов приступил к работе.

В район сброса пришёл экипаж молодого командира корабля Н.Н.Сверщевского и вступил в переговоры с Дюжаевым.

А Петров, не обнаружив в зоне, которую обследовал, никаких сигналов, вернулся и на правах контролёра повёл машину на снижение. На высоте 30 метров включил фары, прошёл над площадкой. Делая разворот, заметил, что по взлётной полосе начал разбег «Дуглас». Вот он взлетел, стал в круг. Петров приказал внимательно следить за его поведением, а сам ещё раз прошёл над аэродромом на той же малой высоте.

Экипаж Сверщевского решил бросать груз на тот сигнал, который давала земля. Командир корабля и правый лётчик быстро завели самолёт на костры. Штурман В.Т.Зенько взял за точку прицеливания первый костёр световой линии и, дождавшись совмещения её с перекрестием прицела, нажал на кнопку сброса. Самолёт вздрогнул. Стрелок Т.Т.Сафронов быстро пересчитал белые точки парашютов.

- Командир, все шесть раскрылись!
- Вижу, но почему-то четыре отстали или мне так кажется?
- Всё верно, быстрее к земле идут два с ящиками.

Забыв о том, что на связь с Калиновкой должен выходить только лидер, Сверщевский приказал радисту:

- Кашин, передай на командный пункт, что задание выполнили.

Радист склонился над передатчиком. В далёкой Калиновке его тире и точки приняла Полина Баркова – радистка приёмного узла 417-го отдельного батальона связи. Исполнилось ей двадцать два года, но в своей работе она была асом. Дивчина обслуживала радиосвязью экипажи сразу двух авиаполков, могла одновременно слушать до двадцати воздушных радистов, всегда знала, где находится тот или иной самолёт. Приняв известие от Кашина, она тут же позвонила начальнику штаба авиадивизии и доложила, что Сверщевский первый выполнил задание.

Вторым сброс произвёл Дюжаев, за ним Петров. Два ящика с ПТР и четыре ПДМ сбросил экипаж Г.Б.Трабуна. Всего над точкой разгрузилось десять самолётов 22-го авиаполка. Вот имена остальных командиров кораблей, которые открыли советско-словацкую воздушную трассу в эту ночь: И.Е.Жевлаков, А.В.Тиняков, А.П.Лякишев, Ф.П.Степанов, Г.В.Логонов, В.Я.Коротков. Все они, стремясь выполнить задание, находились над целью от двух до трёх часов<sup>1</sup>.

Однако первым над точкой сброса появился разведчик погоды. И хотя экипаж Лещенко груз не сбросил, всё же именно звук его самолёта, как представителя АДД, возвестил повстанцам, что воздушный мост СССР – Словакия начал действовать. Оценивая работу Лещенко в эту ночь, командир авиаполка писал в наградном листе: «Выполняя 4 сентября полёт на цель 7 км севернее Зволена (разведка погоды), с заданием справился весьма успешно. За время полёта самолёт подвергся обледенению, но лётчик не допустил гибели экипажа».

А как выполнил задание 13-й авиаполк? В 22.38 над аэродромом Умань, прочертив полудуги, рассыпались две белые ракеты. Через восемь минут по полосе, набирая скорость, побежала машина под управлением заместителя командира авиаполка Е.К.Гудимова. Вот она энергично оторвалась от земли и уверенно пошла вверх. Руководивший полётами Дмитриев невольно залюбовался взлётом своего заместителя. Ефим Карпович действительно был лётчиком высочайшего класса.

А по взлётной полосе уже разгонялась машина командира первой эскадрильи М.Д.Козлова. Двадцать девять минут понадобилось пятнадцати экипажам, чтобы покинуть уманьский аэродром. Буквально перед вылетом, учитывая сведения о метеобстановке, полученные из братской авиадивизии, командование авиаполка сместило трассу полёта несколько южнее, в зону лучшей погоды.

Первым шёл Гудимов. Линию фронта в районе Яремичи пересекли на высоте 2000 м. По всему маршруту было ясно, видимость до 10 км. Для пилотирования и поиска цели условия идеальные, только одна неприятность: в безоблачном небе бомбардировщик – лёгкая добыча для истребителя. Однако на всём маршруте их в воздухе не оказалось. Под крылом самолёта Гудимова потянулись Высокие Татры. Мрачная и темная гро-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-й ад, оп. 1, д. 15, л. 44.

мада плыла под самолётом, кажется она рядом, так и хочется взять штурвал на себя. Но лётчики знают: ночь скрадывает расстояние. В самолёте полнейшее молчание. Монотонно гудят моторы, тускло светятся цифры, риски и точки приборов. Наконец команда штурмана. Уф-ф!

Немедленный разворот. Вскоре под крылом потянулись Низкие Татры. Ничего себе – низкие! И кто придумал такое название? Машина идёт на высоте 3000 м, а до этих «низких» рукой подать. Но тут как раз пришло время снижаться. Гудимов нехотя двинул штурвал от себя. Горы внизу, они слева и справа, такое впечатление, что самолёт летит в гигантской каменной чаше. Все члены экипажа в складках гор ищут ниточку реки. Без неё к цели выйти трудно. Наконец-то! Это Грон. Он выведет к заданной точке.

Первыми на неё вышли самолёты Е.К.Гудимова, М.Д.Козлова, В.Н.Мартынова, Г.П.Троценко и И.М.Герца. Все расчёты и наземные ориентиры говорили о том, что экипажи находятся над целью. Однако сигналы были другие, да и точка – это не точка, а настоящий аэродром. При постановке задачи о нём не говорилось.

Уводя группу в сторону, Гудимов приказал Троценко произвести разведку точки на малой высоте. Снизился до 35 метров, сделал восемь заходов, последний – с включёнными фарами и АНО. Штурман А.М.Добров пересчитал все стоявшие на лётном поле самолёты. После доклада Троценко Гудимов принял поспешное решение возвращаться с грузом. Вся группа, не выполнив задание, взяла обратный курс.

Через несколько минут на цель вышла вторая группа самолётов под руководством командира 2-й эскадрильи Г.И.Баймурзина. Его также удивило то, что место сброса грузов – аэродром. Однако, убедившись, что он точно над целью, командир корабля приказал штурману И.Р.Евстафьеву произвести сброс. Пять грузовых мешков сошли с бомбодержателей, через несколько секунд они закачались под куполами парашютов.

Гаяз Исламетдинович Баймурзин родился в первый день 1913 года. По национальности – татарин. Детство и юность пришлось на трудные годы, но всё же парень одолел семилетку и даже поступил в металлургический техникум. Закончил бы и его, но на четвёртом курсе сманило небо. Специальность военного лётчика приобрёл в Энгельском авиационном училище, в нём же и получил первую должность инструктора.

Что и говорить, радовался молодой лётчик тому, что ему доверено учить других, гордился этим, но вот грянула война, и он проклял тот день, когда согласился остаться в училище. Все порывы попасть на фронт командование охлаждало одной фразой: «А кто будет готовить кадры?». И он готовил. До июня 1942 года.

За два года в авиаполку прошёл все ступени от правого лётчика до командира эскадрильи. Отличался высокой техникой пилотирования, настойчивостью в выполнении заданий и, как никто другой, бережливым отношением к самолёту и его моторам. До начала боевой работы на Словакию на счету у Баймурзина числилось более 200 вылетов, все они в разное время были отмечены орденами Красной Звезды, Красного Знамени и Отечественной войны первой степени. Некоторое время в одном экипаже с ним летал Александр Фрейдсон. Он вспоминает: «Баймурзин был прекрасным лётчиком, молчаливо выполнял в самых экстремальных ситуациях все команды штурмана, вёл корабль, как говорится, по ниточке, несмотря на шквал зенитного огня противника, пытавшегося сбить его самолёт».

Вслед за Баймурзиным сброс произвели экипажи командиров кораблей В.С.Федорова, Н.И.Жукова, М.К.Мирошниченко, А.А.Прилепко, Н.Г.Горбунова, Н.В.Дорохова, В.А.Захарова, Г.А.Перекальского, В.П.Каныгина, Б.Ф.Архипова.

У многих, кто выполнил задание, возникли большие сомнения в отношении правильности места сброса. Вот как об этом писал штурман корабля С.В.Андрианов: «В висках – уже в который раз – словно кто молоточком отстукивает боевое распоряжение: «Груз сбрасывать только при полной уверенности, что это цель. Особое внимание – наблюдению за воздухом. От атак истребителей уклоняться. Помнить о важности задания». Продолжаем снижаться. Даю условную ракету. И вдруг внизу вспыхивают ещё огоньки. Теперь световой конверт (здесь неточность, световой сигнал был линия из костров. – А.С.) вроде получается. Первая мысль – наши! Тут же открываю люки. И в то же время слышу голос:

– А ты уверен, штурман?

Это замполит полка Фёдор (правильно Феодосий. – А.С.) Шкода – один из лучших наших лётчиков. Он за штурвалом второго пилота, на правом сиденье. Отвечать некогда. Одним движением рукоятки сбрасываю мешки. Оружие и боеприпасы юркнули в темноту. Электрическим током обжигает мысль: «А может, ошибся, может, не те огни?». Командир корабля лейтенант Перекальский и подполковник Шкода круто набирают высоту. Молчат. У всех на уме одно: куда сброшен груз?»<sup>1</sup>.

У штурмана Сергея Андрианова тяга к творчеству проявилась ещё в годы войны. В авиаполку он активнейшим образом участвовал в общественной жизни, руководил группой политических занятий, писал стихи и сам их читал на концертах художественной самодеятельности. В них он отражал боевую деятельность полка, воспевал мужество и героизм наиболее отличившихся однополчан. Вместе с В.Г.Комягиным, который хорошо играл на кларнете и сочинял музыку, создали «Марш рославцев». Вообще надо сказать, что художественная самодеятельность в 13-м авиаполку была всегда самая лучшая во всём авиакорпусе.

Хочется поддержать мнение Андрианова о замполите авиаполка Ф.В.Шкоде. Он действительно являлся толковым комиссаром и прекрасным лётчиком. В партию вступил парнишкой, в восемнадцать лет. Работал в шахте, в редакции газеты, окончил Харьковское лётное училище, освоил ТБ-3 и ДБ-3ф. К началу войны летал в любых условиях днём и ночью. Боевую работу начал с сентября 1942 года в должности комиссара эскад-

<sup>1</sup> Андрианов С.В. Родники дружбы. – М., 1976. – С. 6.

рильи, имел свой экипаж. С марта 1943 года стал заместителем командира авиаполка по политической части. Своего экипажа уже не было, летал с командиром авиаполка. Чаще всего инструктором по вводу в строй молодых авиаторов. Ко всему этому надо добавить, что Шкода был не только классным, но достаточно смелым и хладнокровным лётчиком. Об этом говорит следующий приказ командира авиадивизии.

«В ночь на 31 декабря 1942 года при возвращении с боевого задания на самолёте командира корабля, заместителя командира авиаэскадрильи по политчасти капитана Шкоды отказал мотор. Лётчик не растерялся, проявив полное самообладание и хладнокровие. Находясь на высоте 30 метров над аэродромом, закрытым туманом, набрал высоту до 600 метров и на одном моторе довёл самолёт до запасного аэродрома Клино, где произвёл благополучную посадку. Ставлю в пример для всех лётчиков дивизии умелое и спокойное пилотирование самолёта капитаном Шкода. За сохранность материальной части и жизни экипажа при создавшейся сложной обстановке объявляю благодарность. Командиру полка представить материал к награде»<sup>1</sup>.

Сухие слова приказа передали самое главное, а вот некоторые детали этого полёта на железнодорожную станцию Ярцево описаны Феодосием Васильевичем в письме ко мне. «На высоте 3000 метров, не доходя до цели 30 км, самолёт вдруг затрясло, из-под капота правого мотора показались языки пламени... Я поставил винт во флюгер и повёл самолёт на цель. Он всё время шёл со снижением, так как на борту 1000 кг бомб.

Зайдя точно на станцию (подтверждено фотоснимком), сбросили бомбы и на одном моторе пошли в Монино. Подходя к аэродрому, увидели, что лётное поле закрывает густая стена тумана. В самолёте уже были выпущены шасси и закрылки, и я ещё видел огни посадочного «Т». Мог бы и сесть, возможно, благополучно. Но земля категорически по радио запретила посадку, стреляя красными ракетами. Став в круг на работающий мотор, я дал ему полный газ и стал набирать высоту примерно 0,2 – 0,3 метра в секунду. В этой густой муре самолёт смог набрать 400 метров, и мы за 35 – 40 минут вышли к звёздам.

Земля передала: «Если хватит горючего, идите на запасной аэродром Клино, если не хватит, то доберите ещё высоты и выбрасывайтесь на парашютах». Мы с Колей Авдошиным подсчитали, что до Клино горючего хватит и пошли туда. При подходе к аэродрому связались по радио с землёй, доложили, что идём на одном моторе и попросили посадку с ходу. Земля ответила, что аэродром заблокирован «мессерами» и, возможно, придётся уйти на второй круг. Но я прикинул, что для второго круга горючего может не хватить, и упорно шёл на посадку с ходу... И ещё не остановился самолёт на пробеге, как обсточился левый мотор.

Это был в АДД первый полёт ночью в сложных условиях на одном моторе. Голованов прислал в Клино из Москвы свой легковой автомобиль, и я с правым лётчиком и штурманом были доставлены в штаб АДД».

Мне остаётся только добавить, что Шкода за этот подвиг был награждён орденом Ленина.

Но вернёмся к первому полёту в Словакию. Нечёткое определение точки сброса и несвоевременное выкладывание правильных огней сделали своё дело: из 30 экипажей, побывавших над Словакией, задание выполнили только 19. Они доставили повстанцам 121 ПДМ и 4 ящика с ПТР общим весом 14,76 тонны<sup>2</sup>. Как получилось, что информация о сбросе грузов на аэродром «Три дуба», чётко обозначенная в боевом приказе штаба АДД командиру авиакорпуса, «потерялась» при постановке задач в авиаполках, осталось невыясненным.

Многим лётчикам было обидно: добрались до цели, привезли такой необходимый груз, а недоработка штабистов свела весь их труд насмарку. Переживал каждый член экипажа, переживало командование авиаполков и авиадивизий. Все ждали подтверждения с места. Оно пришло ещё до обеда: груз доставлен точно, аэродром, который ввёл в заблуждение лётчиков, партизанский и называется «Три дуба». Настроение у людей поднялось. Пусть с ошибками и нервотрёпкой, но задание выполнено, приобретён драгоценный опыт. Значит, первый блин не всегда комом.

Тысячи рук советских людей делали на заводах оружие и боезаряды, точили, резали, сверлили, шлифовали, собирали, грузили и перевозили на склады и базы. Сотни рук паковали их в парашютно-десантные мешки, подвозили к самолётам, подвешивали в бомболюки. Сотни техников готовили боевые машины в дальний рейс, сотни лётчиков доставляли этот бесценный груз тем, кто в центре Европы, в маленькой Словакии, поднял восстание против фашистского насилия. И вот это первое оружие попало в руки словацких воинов. Как тут не радоваться. Было такое ощущение, что минувший полёт – это рукопожатие друзей.

Завершая описание первого полёта в Словакию, следует рассказать об аварии, которая произошла с самолётом командира корабля Н.В. Дорохова при посадке на аэродроме Умань. Готовилась эта неприятность задолго до приземления. После нажатия штурманом Рустамьяном кнопки прицела, груз сошёл с замков бомбодержателей, а створки бомболюка по каким-то причинам не раскрылись. Шесть мешков, а это 780 килограмм, раскрыли их механическим ударом. При этом лопнул кронштейн крепления сервопневматической уборки створок, сломался штуцер подвода смеси к цилиндру, и она в воздухе вытекла. Вся гидросистема, за исключением аварийного выпуска шасси, вышла из строя.

О случившемся на борту самолёта Дорохов доложил на КДП. Посадку в Умани, выпустив шасси аварийно, произвёл нормально, погасил скорость, срулил с посадочной полосы и – нет остановиться! – погнал машину на стоянку. На пути оказался штабель бомб. Лётчик нажал на тормоза, а они не сработали. Удар, треск подломившейся передней ноги, и... самолёт стал на нос.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 13-го ап, оп. 142744, д. 2, л. 281.

<sup>2</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 1069, л. 39.

Вина Дорохова бесспорна. Но аварию мог предотвратить и командир авиаполка Дмитриев, который находился на старте и, имея связь с экипажем по командной радиации и зная о неисправности, должен был приказать Дорохову после сруливания с полосы остановиться и выключить моторы. Но он этого не сделал.

Как бы там ни было, но мост СССР – Словакия был наведён, первую советскую помощь повстанцы получили. Уже на следующий день посол СССР при союзных правительствах в Лондоне В.З.Лебедев донёс В.М.Молотову: «Бенеш просит сообщить, что военные материалы и оружие, посланные сегодня ночью по воздуху в Словакию, там получены. Бенеш выражает благодарность Советскому правительству и командованию Красной Армии за столь быструю организацию помощи чехословацким патриотам, поднявшимся в Словакии против немцев»<sup>1</sup>.

На первую доставку грузов в Словакию откликнулась словацкая газета «Уток»: «Наш новый союзник сдержал слово. Мы не остались без помощи. Наша надежда, что в этой тяжёлой борьбе мы не останемся одинокими и предоставленными самим себе, нас не обманула. Наши ближайшие братья с востока уже подали руку помощи»<sup>2</sup>.

Доставленная в Словакию в ночь на 5 сентября первая партия оружия без промедления пошла в дело. Самую существенную помощь повстанцам оказали ПТР. Уже на следующий день советскими противотанковыми ружьями патриоты подбили семь танков. Мне остаётся только немного поправить Г.Гусака, который писал: «На второй же день на повстанческом аэродроме «Три дуба» приземлились первые советские самолёты с боеприпасами для восставших». Первые грузы для восставших были доставлены на аэродром «Три дуба» методом сброса. Доставку военных материалов с посадкой АДД стала осуществлять несколько позже.

## 2. Ещё один бросок через Карпаты

Второй вылет в Словакию состоялся на следующий день. К выполнению задания решением командира авиакорпуса привлекалось 32 самолёта: от 22-го авиаполка – одиннадцать, 337-го – пять и от 13-го – шестнадцать. Цель прежняя – точка в семи километрах к северу от Зволена.

Учитывая не совсем благоприятный итог первого вылета, командир авиадивизии И.И.Кожемякин поручил штурману 13-го авиаполка Герою Советского Союза А.П.Карпенко проконтролировать работу экипажей в районе сброса, а для их более точного выхода на цель приказал организовать подсвет начала боевого пути. Это задание доверили экипажу командира корабля Давыдюка.

Утром после завтрака группа самолётов 13-го авиаполка взлетела с аэродрома Умань и взяла курс на Калиновку. Там для транспортировки в Словакию база подготовила 250 автоматов немецкого производства, 50 отечественных ПТР, 5 пулемётов ДШК, 500 кг взрывчатки, 40 ручных немецких пулемётов и по три боекомплекта боеприпасов ко всем видам оружия<sup>3</sup>. Приняв на борт спецгруз, экипажи вернулись в Умань.

В 21 час 09 минут тишину уманьского аэродрома разорвал рёв моторов. По взлётной полосе побежала первая машина. Это ушёл на боевое задание экипаж-осветитель командира корабля Сехниашвили. Через тридцать минут после того как Умань покинул последний бомбардировщик, на аэродроме приземлил свою машину И.К.Фёдоров – в самолёте отказал левый мотор. Остальные 15 экипажей продолжали держать курс на цель.

В районе Лиско командир корабля М.К.Мирошниченко обнаружил на встречном курсе одномоторный самолёт. Стрелки приготовились к бою, но истребитель, растворившись в ночном мраке, больше не появился.

Первый сброс лётчики произвели в 00.05. Самолёт контролёра ходил чуть выше по большому кругу. Карпенко фиксировал время и точность приземления грузов. Все мешки опустились в районе аэродрома. По его полю передвигалась с зажжёнными фарами машина, перемещались фигурки людей.

Один за другим на точке сброса появлялись самолёты командиров кораблей Герца, Перекальского, Троценко, Маховика, Дорохова, Жукова, Горбунова и других. Обозначая себя АНО и кратковременным миганием самолётных фар, они заходили на цель, освобождались от груза и немедленно уходили с набором высоты. Стрелок из экипажа И.И.Герца А.А.Фрейдсон вспоминает: «Наш самолёт после взлёта с аэродрома Калиновка лёг на курс. Выйдя в район гор, командир корабля дал команду повнимательнее следить за землёй, чтобы вовремя обнаружить сигнальные костры. Но обозначение точки разворота САБами и выход в район аэродрома по командной станции облегчили нашу задачу. Приняв команду лидера на выполнение задания, Герц ввёл самолёт в вираж и крутил спираль до высоты сброса. Мешки с грузом мы с радистом постарались выбросить как можно быстрее. Затем по спирали вверх». Все экипажи полка задание выполнили. Последним, завершив работу, взял курс домой контролёр. Пока он возвращается, расскажу о штурмане Карпенко.

...Ко времени полётов в Словакию в 4-й авиадивизии было три Героя Советского Союза – М.В.Журавков, Л.Ф.Тюрин и А.П.Карпенко. Золотую Звезду Героя Аким Павлович заработал «на стороне», летая на самолёте Ил-4 в 5-м гвардейском авиаполку. Об этом обстоятельстве, возможно, и не стоило бы упоминать, но до прихода в 13-й авиаполк Карпенко летал в экипаже известного в то время всей стране дважды Героя Советского Союза П.А.Тарана.

<sup>1</sup> Советско-чехословацкие отношения ... – С. 194.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 148.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 15, л. 340.



Доля «вины» Акима Карпенко в том, что на груди у Тарана сияли две Золотые Звезды, бесспорно, есть, и немалая. Что бы там ни говорили и ни думали лётчики, но в авиации дальнего действия выполнение боевого задания во многом зависит от штурмана. Он должен найти цель, точно поразить её бомбами, привести корабль на свой аэродром.

Надо сказать, что и Таран имел прямое отношение к Золотой Звезде Карпенко. Ведь от решительных и смелых действий лётчика на боевом курсе зависел результат бомбардирования. А с боевого курса Тарана не могла согнать никакая сила. Так что они оба, дополняя друг друга, образуя своеобразный тандем, растили и множили свою боевую славу.

Следует сказать и о том, что слава самого Тарана ни в коей мере не влияла на то, что Карпенко стал Героем Советского Союза. Об этом говорит следующий факт. Командир авиаполка представил штурмана эскадрильи к высшей правительственной награде, командир же авиадивизии сделал вывод, что штурману хватит и ордена Ленина. С ним согласился командир авиакорпуса. А А.Е. Голованов, как последняя инстанция, поддержал мнение командира авиаполка. Вот через такое разномнение прошёл наградной лист Карпенко. 13 марта 1944 года он стал Героем Советского Союза, а его командир в этот же день получил вторую Золотую Звезду.

Разные боевые дороги свели Тарана и Карпенко в один экипаж в ноябре 1942 года, в разгар сражения под Сталинградом. Путь Акима Павловича к штурманской профессии был далеко не прямым. Службу в авиации начал механиком, затем стал техником по вооружению на самолёте ТБ-3 в Черниговке Приморского края. Технические «университеты» в значительной степени помогли осваивать нелёгкое штурманское дело в Челябинском военном авиационном училище.

После выпуска в 1940 году – назначение на должность штурмана корабля в Кировобад. Затем череда должностей иного профиля – начальник парашютно-десантной службы эскадрильи, авиаполка, физрук эскадрильи.

Война застала в должности штурмана корабля 81-го авиаполка. С первых дней – в бой. Авиаполк действовал на южном участке советско-германского фронта. Трудное это было время. Летали преимущественно днём. 30 таких вылетов на Ил-4 совершил и Карпенко. Это немало. Многие, сделав в той обстановке всё, что могли, ушли из жизни. Карпенко уцелел. И вместе с теми, кто прошёл трудные месяцы 41-го и остался жив, он продолжал боевую славу своего авиаполка. А она одна из самых ярких в АДД.

Вот те «кирпичики», которые положены в здание этой славы штурманом Карпенко. 18 апреля 1943 года точненько уложил свои бомбы на стоянке самолётов аэродрома Саки. Возникло восемь больших взрывов с последующими пожарами. 15 мая точно вывел самолёт на цель – скопление мотомехчастей и склады противника в пункте Старотиторовская Краснодарского края. Удар оказался точным: четыре взрыва сотрясли станцию – бомбы угодили в ёмкости с горючим. 26 мая прямым попаданием сожжено два самолёта на аэродроме Анапа. 15 июня уничтожен склад боеприпасов в порту Керчь. 26-го – точный удар по порту Тамань. 30 июня – пять сильных взрывов от меткого бомбардирования потрясли порт Сенная. 22 июля в прицеле штурмана оказался железнодорожный эшелон на станции Дебальцево. Нажатие кнопки. Через несколько минут середину состава разорвал взрыв. Так от вылета к вылету экипаж Таран – Карпенко вносил свой ощутимый вклад в боевую славу авиаполка.

В июне 1944 года Карпенко получил повышение в должности – стал штурманом 13-го авиаполка. Быстро освоив самолёт Б-25, включился в боевую работу...

На аэродроме в Умани Карпенко встретил на машине штурман авиадивизии.

– Как сработали, Аким Павлович?

– Отлично! Обозначение НП можно было и не производить, так как погода и наличие характерных ориентиров у цели позволили безошибочно выйти на «Три дуба».

Доложив устно Кожемякину о результатах полёта, штурман авиаполка сел за донесение контролёра. Отметив, что сигнал с воздуха наблюдался очень хорошо, он показал работу осветителя и тех экипажей, которые выполнили боевое задание. Сброс был произведён в период 00.05 – 01.30 с высоты 1300 метров. Раскрытие всех парашютов и их приземление осуществлено в районе «Т». Задание выполнили 15 экипажей, один вернулся по неисправности. Оценивая общую работу группы, Карпенко вывел слово «отлично»<sup>1</sup>. Отложив ручку в сторону, штурман пальцами правой руки потёр лоб.

– Что, устал, Аким Павлович? – спросил Кожемякин.

– Есть маленько, товарищ полковник.

– Ну иди, отдохай, завтра мы тебя не планируем. Теперь ты сам всё увидел, это поможет более предметно готовить людей. Да, ты извини, я в эти дни совсем закрутился и забыл поздравить тебя с днём рождения. Вчера?

– Нет, позавчера.

– Сколько же?

– Двадцать девять, Иван Иванович!

– Да ты ещё юноша!

В целом неплохо, хотя и менее удачно, сработала 5-я авиадивизия, которая в эту ночь оказывала помощь сразу двум странам – Югославии и Словакии. Для 22-го авиаполка это был второй вылет, поэтому его коман-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 15, л. 91.

дир не мудрствуя лукаво наметил к полёту по словацкому маршруту тех, кто там уже побывал: из одиннадцати экипажей только один, командир корабля К.Н.Сугаков, готовился к заданию в первый раз.

Повторно в район аэродрома «Три дуба» ушёл в эту ночь молодой лётчик Г.В.Логинов. Он только-только «оперился», то бишь приобрёл самостоятельные командирские крылья, получив в своё подчинение таких же молоденьких, как он, членов экипажа.

Командиру корабля за его смуглый цвет лица и чёрные волосы охочая на всякие прозвища авиационная братия присургучила кличку «Цыган». Исполнилось ему в ту осеннюю пору 44-го только двадцать два. Ну а тем, которые находились в подчинении, было и того меньше. Логинов только что выпрыгнул из гнёздышка правака, пролетав более года под крылышком единственного в полку Героя Советского Союза командира эскадрильи И.Е.Гаврыша, а затем Петра Дюжаева. Так получилось, что к моменту начала работы авиаполка на Словакию он только пересел с правого сиденья на левое. Так что самостоятельную практику ему предстояло приобретать в сложных условиях полётов в горах.

В арсенале боевой работы штурмана Стефана Николаенко, отвоевавшего к этому времени уже год, командование не зафиксировало ни одной блудёжки. А ведь за плечами труднейшие полёты в Югославию. Штурман имел светлую голову и добрейшую душу, отличался высочайшей самодисциплиной, которая редко бывает у молодого человека в двадцать лет.

Лётчик Алексей Сергиенко свою боевую биографию начал в полку, можно сказать, с чистого листа совсем недавно. Стрелок Николай Шишкин, по характеру несколько обособленный и замкнутый, в небольшом коллективе, имя которому экипаж, являлся фигурой малоприметной. Но дело своё стрелковое вершил неплохо.

Радист экипажа Николай Васильчиков хотя и не имел достаточного опыта лётной работы, радиоспециалистом был высоким. Окончив в 1943 году Воронежское училище и поработав в наземных войсках, он попал в резерв, откуда, приглянувшись начальнику связи 4-го авиакорпуса полковнику М.А.Овчинникову, устроился на должность дежурного по связи и радионавигации этого же соединения.

Вскоре, однако, его независимая натура и ершистый характер вступили в противоречие с теми порядками, которые культивировались в штабе авиакорпуса. Пошли рапорты с просьбой направить в полк на должность стрелка-радиста. Так Васильчиков в чине лейтенанта оказался на борту боевого самолёта, попал, как он сам выразился в одном из писем ко мне, на передовую.

С первых совместных контактов стало ясно, что генератором хорошего настроения в экипаже будет Васильчиков. Так оно и получилось. Этот человек за словом в карман не лез, по любому вопросу имел своё суждение, шапку перед начальством не ломал и мог защитить экипажные интересы даже перед командиром авиаполка.

Он любил жизнь, считал, что не замечать её прелестей, когда тебе двадцать, а вокруг море соблазна – это преступление. Ведь каждый полёт мог стать последним. Однако эти «слабости» не мешали ему честно исполнять долг защитника Родины. В одном из писем он писал: «Войну я ненавижу даже в том юношеском возрасте, на который пришлось её начало, отчётливо сознавал всю нелепость её, но, как всякий русак, не мог остаться, хотя и имел возможность (была бронь как студенту второго курса горного института), в стороне от развернувшихся событий... Время было такое, что надо было, как всякому сыну России, выполнять свой ратный долг... Голову под крылышко не прятал, долг выполнял честно».

На задание взлетели в полковой группе в числе первых. Погода – не для войны: ясно, видимость пять-шесть километров. Тут смотри в оба! И экипаж смотрел в пять пар глаз. Особенно старался Николай Шишкин. Забота о безопасности экипажа – его первейшая обязанность. Засунув голову в плексигласовый колпак, он крутил ею во все стороны, обзоревав верхнюю полусферу, уделяя большее внимание затемнённой стороне неба. Только оттуда, если он не дурак, мог появиться воздушный пират.

Тем временем Васильчиков завершил свои основные после взлёта радиообязанности. Своё дело радиста он выполнил споро и с высоким качеством. Мощная по тем временам, не знающая себе равных рация СЦР-287 была предметом его восхищения. Работать на ней спустя рукава было невозможно. Станция была всеволновая, то есть передачу можно вести на всём диапазоне малых частот. Она имела две антенны: постоянную бортовую, жёстко смонтированную на верхней части фюзеляжа, и выпускную, с грузиком и электролебёдкой, позволявшей выпускать за борт чуть ли не 100 метров антенного канатика. Это обеспечивало высокую чувствительность не только приёма, но и передачи радиосигналов, даже при сильных атмосферных помехах. Получалось так, что чем дальше и выше уходит корабль, тем лучше его слышно и тем качественнее приём наземной рации штаба. Осуществлению радиообмена самолёта с землёй, оказанию помощи штурману в самолётовождении Васильчиков отдавался с упоением.

Однако это была только половина его работы на борту самолёта. Вторая, нудноватая и менее интересная, заключалась в охране задней нижней и боковых полусфер самолёта. Наличие двух бортовых иллюминаторов большого диаметра позволяло хорошо видеть боковое пространство, а прицел выпускной нижней башни обеспечивал отменный обзор подбрюшья корабля.

Васильчиков встал из-за столика, потянулся. Благо его рабочее место, самое удобное и просторное на корабле, позволяло свободно перемещаться даже двухметровому детине, а радиста матушка-природа ростом не обидела.

– Николай! – Васильчиков пнул ногой Шишкина. – Как дела?

– Steregu! – ответил тот из-под колпака. – А ты посматривай в правый блистер.

– Сам знаю!

Васильчиков шагнул к борту, стал на колени, прижался лбом к плексигласу, посмотрел вперёд. Там розовым пятном виднелся накалившийся глушитель правого мотора. Отвёл глаза назад. Там – мрак. Всматривался в эту темноту до тех пор, пока штурман не вызвал его на связь.

– Николай, давай пеленги!

И вновь пошла радиоработа. Первым цель обнаружил штурман. Сигнал – пятнадцать костров в линию и один в стороне – хорошо просматривался в прозрачном ночном воздухе. Всё поле аэродрома уже было усеяно белыми «горошинами» грузовых парашютов. Сбросив высоту до пятисот метров, лётчики выровняли самолёт. Штурман, не целясь, нажал на кнопку. Васильчиков, вывернув шею, старался рассмотреть раскрытие парашютов, но ветер погнал их в противоположную сторону, за хвост самолёта. Однако в следующее мгновение, когда лётчики начали делать вираж, они открылись.

– Командир, все восемь опускаются!

Задание выполнено. Теперь надо обеспечить выход бомбардировщика на свой аэродром. И смотреть небо. Васильчиков сел за рабочий столик.

А над целью уже другой самолёт авиаполка. Его тоже второй раз привёл командир корабля И.Е.Жевлаков. И тоже молодой. Лётчик пришёл в полк в июле 1943 года. Мечта стать после окончания лётного училища истребителем, а с ней он пришёл в авиаполк, улетучилась, как только он снял ноги с педалей бомбардировщика после первого своего ознакомительного полёта. Влюбившись в авиацию дальнего действия с первого взгляда, он отдавался боевой работе целиком и полностью. Ему повезло: молодого лётчика взял под опеку командир эскадрильи Иван Гаврыш.

Полетал с ним, потом с другим сильным лётчиком, и в июле 1944 года приобрёл подчинённых. Ещё будучи на правом сиденье, начал летать в Югославию, совершив туда к сентябрю двадцать рейдов.

Надёжным членом экипажа оказался штурман. Отличную теоретическую подготовку он быстро закрепил практикой и водил самолёт даже в сложную погоду весьма уверенно. Особенно любил вести корабль по звёздам. Он говорил: «Днём трудно соотносить, днём – небо пустое. А вот ночью – звезда путь указывает. Звёзды надо читать, они расскажут, куда надо лететь». Ну а ночь на 6 сентября оказалась звёздной, полёт для штурмана особого труда не составил.

Успешно выполнили задание и остальные экипажи под руководством командиров кораблей П.Л.Короткого, А.В.Тинякова, В.Я.Короткова, В.Н.Хохлова, К.Н.Сугакова, П.В.Маркова, С.В.Жиганова. Работу контролировал П.Д.Петров, который прибыл в район цели первым.

Через несколько минут в воздухе стало тесно – это подошли экипажи 13-го авиаполка. В 00.45 в группу самолётов, находившихся над аэродромом, неожиданно втиснулся Ли-2, и, пройдя по восточной части аэродромного пространства, пошёл на посадку. Это был самолёт из группы ГВФ при УШПД. Экипажи работали быстро. Вскоре всё поле аэродрома было усеяно белыми куполами грузовых парашютов.

В эту ночь к боевой работе на Словакию подключился и 337-й авиаполк. Из пяти его экипажей груз сбросил только один – командира корабля А.Т.Манагадзе. И этому есть объяснение – за год боевой работы он ни разу не известил командный пункт о том, что возвращается, не выполнив задания. Сам Александр Теопанович хотя и не отличался жёстким характером, за штурвалом корабля проявлял удивительное упорство. Найти щелочки в облачности, обойти преграду, обмануть противовоздушную оборону, ускользнуть от истребителя, но задание выполнить – вот чему учил он свой экипаж, вот чего требовал от его членов.

Штурман корабля И.А.Булкин был под стать командиру. Тихий, спокойный, однако в достижении цели – кремень. Командир авиаполка В.П.Драгомерецкий часто ловил себя на мысли: а не приведёт ли это сдвоенное упорство к беде, не разделить ли командира корабля и штурмана, разбросав по разным экипажам? Однако осуществить эту «хирургическую операцию» он так и не решился – уж больно хорошо работала эта пара.

Взлетели с Калиновки в полковой группе. Радист Виктор Балтручук установил связь с командным пунктом. Набрали высоту, и, ориентируясь по звёздам, наземным ориентирам и используя радиопеленги, без всяких трудностей вышли в район Зволена. Холостым прошли над точкой сброса, присмотрелись. Поле аэродрома было хорошо присыпано грузовыми мешками. Стрелок Кузьма Феропонтов и радист насчитали их около пятидесяти. Через несколько минут экипаж добавил к ним восемь своих. Булкин зафиксировал время – 00.27. Без особых происшествий вернулись в Калиновку.

Остальные четыре экипажа авиаполка задание не выполнили. В боевых документах сказано, что все они не обнаружили сигнала. Это вызывает, по меньшей мере, удивление: при ясной погоде, без противодействия ПВО! Притом, что два других авиаполка задание выполнили отлично.

Пока экипажи бороздили небо над Карпатами, технический состав самолётов и групп обслуживания, коротая время в ожидании их прилёта, сосредоточился в одной из каптёрок первой эскадрильи. Вначале инженер В.А.Быстров сделал короткий разбор технической стороны вылета, поставил задачи на планируемую в следующую ночь полёт десяти самолётов в Югославию, а затем постепенно разговор со служебной дорожки соскользнул на всякую всячину. Пошли байки, которыми частенько руководил Н.Л.Мирский – заместитель инженера эскадрильи по электроспецоборудованию.

У Ната Лазаревича, в отличие от подавляющего большинства представителей технического состава редко меняющего принадлежность к тому или иному авиаполку, как раз всё было наоборот. За годы войны он сменил несколько воинских частей. 337-й авиаполк, после 27-й запасной авиабригады, этой своеобразной для АДД биржи труда, стал родным домом уже в четвёртый раз. Пикантных историй везде было предостаточно.

Вот и сейчас, слушая рассказ Сергея Сазонова, он, вспомнив один забавный случай, изготовился подбросить несколько поленьев в разгорающийся костёр трéпа. А Сазонов, завладев аудиторией, поддавал жару.

– В братском двадцать втором полку, фамилий называть не буду, одному молодому штурману как-то подплыла идея – хорошо бы в кабине устроить такой столик, чтобы карты свои можно было разложить, а при случае и чайку попить. А у него, штурмана, руки, понимаешь, росли оттуда же, откуда и ноги, сам смастерить столик не может. Ну, значит, решил он привлечь к этому делу техника. Тот в затылке не чесал, столик смастерил, да такой изящный, лёгкий и аккуратный, что просто загляденье.

Порулили они на войну. На аэродроме стало тихо, заунывно. Сидим, ждём. Сами знаете, для нашего брата – это главное занятие. Подошло время возвращаться самолётам. Техник, он свою машину по звуку знает, как хозяйка корову по мычанию. Один потянулся на стоянку встречать своих сокольников, другой, третий. Ну а хозяин того самолёта, где штурман со столиком, всё сидит в каптёрке и ждёт, когда свой замычит. А его нет и нет. Черные мысли уже в голову полезли. А что – война есть война.

И все же дождался техник своего родного мычания, побежал заводить на стоянку, рад, что вернулись целёхонькими. Скрестил руки над головой, лётчики выключили фары, вырубил моторы. Винты ещё крутятся, шелестят лопастями, техник колодки под колёса суёт, и вдруг слышит что-то по бетонке – шмяк. А в темноте не видно. Подошёл ближе. Мать честная – это же его творчество. Это штурман столик через фонарь кабины вышвырнул. Подвёл он его. Вернее увёл. Столик был из жести, стрелку магнитного компаса сманил, а та, дура, жмётся к нему, уводит самолёт все дальше и дальше в сторону. В общем, блуданули они.

Не закрывая рта, Сазонов перешёл к другому эпизоду.

– В том же полку, опять не называю фамилий, днём облётывали самолёт. Вроде шасси проверяли. Лётчик выписывает круги над аэродромом, а технота полковая головы задрала. И вдруг – обалдеть можно – из самолёта человек вываливается. Все ахнули. А он – поначалу почему-то комочком был, а потом руки и ноги разбросал и кружится, кружится, к земле всё ближе и ближе. Все замерли, ждут конца. Как только земля его приняла – рванули туда. Подбежали, а человека нет, только его комбинезон. Получается, что вроде убёг, а шкуру оставил. Но потом выяснилось: техник свой костюмчик, то бишь комбинезон, забыл в отсеке шасси, в полёте он выпал, надулся и стал парашютировать.

– Ну и Гоголь ты, Сергей!

– Это точно, – поддержал Игоря Хлёткина Мирский. – У нас в восемьсот девяностом полку Гоголя как раз не было, но зато были другие великие – электрик Грибоедов, моторист Чехов, механик Некрасов. Вечером весь сержантский состав поверялся в алфавитном порядке, так сказать от «А» до «Я». А старшина, шельма этакая, изволили всегда по этому поводу шутить. Он группировал эти фамилии одну к одной и зычным голосом выкрикивал:

– Грибоедов!

– Я!

– Некрасов!

– Я!

– Чехов!

– Я!

– Гоголь!

– В самовольной отлучке!

Ещё долго, сменяя друг друга, упражнялись острословы, ожидая возвращения самолётов.

В эту ночь 4-й авиакорпус отвёз словакам 162 ПДМ, 6 ящиков с ПТР общим весом 21, 44 тонны.

Рано утром, когда лётный состав, летавший в Словакию, отдыхал, в Умань из Москвы прилетел агитсамолёт политуправления АДД. К личному составу авиадивизии прибыла группа артистов московских театров и лектор политуправления. Они привезли с собой три художественных фильма и фотовыставку «АДД в Великой Отечественной войне».

### **3. Вперёд и прямо, без страха и сомнения!**

В ночь на 7 сентября к боевой работе на Словакию от 5-й авиадивизии планировалось 23 самолёта (от 22-го авиаполка – 20, от 337-го – 3) и от 4-й – 17 (все от 15-го авиаполка).

В 17.00 началась общая подготовка экипажей, а через тридцать минут в части поступила боевая задача. Учитывая, на основе первых двух вылетов, что у отдельных экипажей возникли трудности в поиске цели, командир 4-й авиадивизии в боевом распоряжении указал: «Обязать каждый экипаж, прибывший на цель

первым и опознавшим его, обозначить точку пуском зелёной ракеты, а также использовать командную рацию для наведения самолётов. Без наличия опознавательных знаков груз не сбрасывать»<sup>1</sup>.

Разведчик погоды (командир корабля 22-го авиаполка И.Д.Лещенко) прибыл в район «Трёх дубов» в 21.47 и передал метеообстановку. Условленного сигнала на земле не оказалось. Определив по внешним признакам, что они в районе цели, штурман В.В.Смирнов предложил командиру походить в районе аэродрома. Прокрутили три круга. Земля молчала.

– Что будем делать? – спросил Лещенко.

– Бросать нет смысла, может быть, немцы заняли аэродром, – ответил штурман. – Давай ещё походим, присмотримся.

Ходили более часа, но земля к сбросу груза экипаж так и не пригласила.

– Уходим!

Тем временем, основываясь на данных разведчика погоды, части авиакорпуса приступили к выполнению задания. Первыми ушли на цель самолёты 15-го авиаполка. Задачу на обозначение начала боевого пути получил штурман авиаполка Ф.С.Яловой. Для её выполнения его включили в экипаж командира эскадрильи Л.Н.Юдина. Перед экипажем стояла ещё одна задача – дать контрольный полёт молодому командиру корабля Н.Д.Сидуну.

Первая часть маршрута прошла в спокойном полёте при ясной погоде, но уже за Карпатами она стала ухудшаться. Облачность в шесть баллов достигала высоты 2000 метров, что позволило визуально наблюдать Герлаховку. В район Брезно вышли по расчёту времени. За несколько заходов, сбросив все десять САБов, штурман обозначил НП. Завершив основную работу, он повёл корабль на цель. Облачность пробили на высоте 700 метров, осмотрелись. Яловой по наземным ориентирам пытался установить местонахождение самолёта, но возглас стрелка прервал это занятие:

– Слева по курсу цель!

Сигнал – тринадцать костров в линию с одним в стороне – соответствовал обусловленному. Сомнений не было – это аэродром «Три дуба». Обменялись ракетным паролем и в 01.15 приступили к сбросу груза.

Из основного полкового эшелона одним из первых уманьский аэродром покинул экипаж командира корабля Л.Н.Редькина. В боевом самолёте от его носа до кормы сидела пятёрка молодых парней, кое-кто из них только завершил свой второй десяток жизни, а кое-кто только-только «распечатал» третий.

Самому старшему, командиру корабля, шёл двадцать третий год. Война пришлась на период учёбы в Энгельсской военной авиационной школе. До неё – десятилетка и аэроклуб. В августе 1942 года, завершив учёбу, взял в руки правый штурвал боевого бомбардировщика. Через год пересел на левое сиденье, став командиром корабля в двадцать лет.

С.М.Кравцов сел в штурманское кресло самолёта Редькина в июне 1944 года. Через месяц ему исполнилось двадцать два. Весть о начале войны застала в период вступительных экзаменов в Павлоградскую авиационную школу стрелков-бомбардиров. Казалось, обстановка должна была «подхлестнуть» учёбу, фронт постоянно требовал пополнения, но как тщательно в то тяжёлое время готовили штурманские кадры!

Когда фашист вплотную подкатил к Павлограду, молодых курсантов эвакуировали в Челябинск, где они продолжили учёбу в стенах местного училища. В ноябре 1943 года Кравцов стал штурманом, но вместо западного, фронтового направления, его отправили в далёкий южный город Мары. Ещё четыре месяца учёбы. Но и это не всё. Весной следующего года штурман оказался в Лётном центре в Монино, где прошёл месячную лётную практику. Фактически три военных года учила страна молодого человека штурманскому мастерству. Пришло время отдавать долги.

Используя хорошую теоретическую подготовку, быстро, без раскочки, стал, как говорится, на боевой курс, втянулся во фронтовую ежедневность. Несколько вылетов на бомбардирование показали, что на Кравцова в его штурманском деле вполне можно положиться. Что же касается полёта к словацким повстанцам, то это дело было новым не только для него, но и для всего экипажа.

– «Сокол», я – «Гроза», взлёт разрешаю!

Лётчики повели Б-25 на взлёт. Уже через несколько минут очертания земли растворились в чернильной темноте ночи, иногда под крылом мелькнёт характерный ориентир, а затем снова темень. Хорошо владея аэронавигацией, штурман «подсказками» земли никогда не пренебрегал. Он стал на колени и приступил к своей кропотливой работе: определял угол сноса, высчитывал путевую скорость, смотрел на звёзды, требовал от радиста радиопеленги. И всё это во имя того, чтобы дать лётчику одну-единственную цифру – курс. Получив от штурмана очередную поправку, Редькин спросил:

– Ты опять молишься?

– А что делать! По-моему такой тёмной ночи ещё не было. Главное – выйти на Герлаховку. А вон уже и облака потянулись.

– Ну, молись, молись! А ты знаешь, что вашего брата штурмана отличает от всех остальных? Потёртость на коленях штанов!

Герлаховка, гордо и величаво выделяющаяся поверх белесого поля облачности, прорезалась тёмной точкой за несколько десятков километров. Имея над ней превышение в 500 метров, лётчики вывели самолёт

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 14, л. 119.

прямо на её остроконечные зубья. Весь экипаж во все глаза смотрел на это чудо природы, на груду камней на высоте 2655 метров.

– Жуть, да и только! – резюмировал просмотр горы командир корабля. – А вон Юдин подсвет сделал!

– Не Юдин, а Яловой!

– Ах, какая штурманская солидарность!

Кравцов выдал градусы на разворот, и вскоре Герлаховка осталась за кормой. Сменив курс, лётчики перевели машину на снижение. Наступил самый ответственный участок полёта, экипажу предстояло, сближаясь с землёй, выйти к точке сброса. Ни влево, ни вправо никаких значительных отклонений. Это теперь главная задача лётчиков. Для штурмана же основное – контроль высоты и поиск наземного сигнала.

По предварительным расчётам, если строго выдерживать скорость снижения, костры должны появиться на высоте 1000 метров. Но их нет. В сознание штурмана, взвинчивая нервы, вкралось сомнение. Развеять его могло только появление самих костров. Но их всё не было. Отсчет пошёл на секунды. Всё тело в нервном напряжении. Наконец в разрывах облачности мелькнули и тут же исчезли долгожданные огоньки. Но заметил их штурман только тогда, когда они уходили под фюзеляж самолёта. Он бросил взгляд на высотомер. Там высвечивалась стрелка прибора на отметке 600. Мгновенно оценив обстановку, Редькин принял решение набирать безопасную высоту и строить новый заход на цель.

– Всем следить за воздухом, не допустить столкновения с другими самолётами!

Обозначив консоли бомбардировщика аэронавигационными огнями и периодически включая фары, лётчики повели машину в набор высоты. На этот манёвр ушло чуть более пятнадцати минут. После того как набрали 1000 метров, Кравцов вновь припал к окошку в полу кабины. На этот раз, имея уже какой-то опыт, штурман заметил костры заблаговременно. Две ракеты, ушедшие с борта самолёта, запросили подтверждения правильности сигнала. Земля ответила мгновенно. И это было кстати, так как цель приближалась.

– Командир, вправо пять!

– Есть вправо пять!

Кравцов включил секундомер, открыл люки. Огни, которые то появлялись, то скрывались под облачностью, теперь его особо не интересовали – они над целью, и в этом сомнений не было. Сбросив груз по расчёту времени, штурман встал с колен, сел в кресло, вытянул занемевшие ноги. «Молитва» закончилась. По СПУ пошли доклады радиста и стрелка о том, как раскрылись парашюты. Но Кравцов, всё ещё находясь на пике нервного напряжения, в это время особой радости не испытывал.

Она пришла позже, уже после возвращения с боевого задания, когда в столовой, употребив наркомовскую норму, всем экипажем осмысливали трудный и рискованный полёт. А ещё позже, уже после войны, пришла и гордость. В письме ко мне Сысой Маркелович писал: «Трудно передать словами, на какой риск мы шли во имя выполнения приказа Родины. Я уверен, что те, кто принимал участие в боевых вылетах по оказанию помощи партизанам Чехословакии, никогда не забудут тех трудных минут, которые провели в полёте над горами, выполняя благородную освободительную миссию. Даже сейчас, через много лет встречаясь, мы удивляемся тому, как нам тогда удавалось совершать это рискованное дело».

За Редькиным на цель вышел экипаж командира эскадрильи А.В. Дудакова. В этом полёте, он с правого сиденья давал вывозной молодому командиру корабля Бобро. Заметив сигнал, Дудаков приказал ему снижаться. Сам же обратился к штурману:

– Тезка, давай попробуем с ходу, а?!

Александр Попов прильнул к прицелу.

– Два градуса вправо!

Бобро быстро выполнил команду штурмана и на 500 метрах вывел машину в горизонтальный полёт.

– Сброс!

Через несколько секунд стрелок Евгений Забояркин доложил:

– Все шесть раскрылись!

С набором высоты и правым разворотом Бобро вышел из зоны сброса, осмотрелся.

– Командир, что-то после нас никого не видно. Может, надо помочь?

– Надо, Петро! Выполним указание командира авиадивизии!

Связавшись по командной радиации с экипажем А.В. Тихомирова, Дудаков выяснил, что тот находится примерно в двадцати километрах севернее цели.

– Саша, – обратился он к штурману, – посвети ракетами!

Через несколько минут самолёт Тихомирова появился в зоне сброса. Таким же способом Дудаков вывел на аэродром «Три дуба» ещё два экипажа своей эскадрильи. Лишь после этого он взял курс на свой аэродром.

... Для своей самой трудной в АДД должности Александр Васильевич был тоже молод. Командиром эскадрильи он стал 5 июня 1944 года, спустя несколько месяцев после своего двадцатипятилетия. Летал прекрасно. Выковал своё лётное мастерство четырёхлетней инструкторской работой в Энгельсской авиационной школе, которую в своё время и окончил. Какая школа отпускала «без боя» инструктора-лётчика! Дудаков «бился» со своим начальством год.

С мая 1942 года он – за штурвалом дальнего бомбардировщика. Время было трудное, как раз завязывались неприятные события в районе Сталинграда. В эти напряжённые дни подал заявление в партийную организацию. Билет вручали ему перед боевым вылетом.

Летал Дудаков на задания вдумчиво, анализируя свои действия от взлёта до посадки. В одном из писем ко мне он писал: «Не могу забыть посадку на аэродроме Чкаловская осенью 1942 года в сплошном тумане. На первом заходе слишком рано сделал четвёртый разворот, на втором – поздно. И вот здесь-то осенила мысль: ставлю самолёт на «Т», ГПК – на ноль и строю «коробочку» по ГПК и времени, но только первый и второй развороты, а также третий и четвёртый делаю не вместе.

После четвёртого снизился на минимальную высоту в сто метров. Смотрю, «Т» и ВПП строго впереди. Даю команду лётчику: «Закрылки полностью!». И произвожу посадку прямо у «Т». На другой день рассказал лётчикам и командованию об этой посадке в тумане и как вывод говорю: если бы в створе ВПП стоял какой-либо привод, то зайти и произвести посадку было бы очень просто. Вот в таких «муках» рождалась будущая система посадки ОСП-48».

Представляя лётчика в декабре к ордену Ленина (в скобках будет сказано, что по этому представлению он получил орден Красного Знамени, однако сам по себе этот факт редчайший: первая награда и самого высокого достоинства), командир авиаполка С.А.Ульяновский отмечал в наградном листе: «На фронте Великой Отечественной войны с 19 июля 1942 года. Прибыл на должность правого лётчика в момент переучивания полка на самолёт Б-25. В максимально короткий срок закончил дневную и ночную программу обучения на «отлично». К боевой работе приступил в должности командира корабля. Обладая отличной техникой пилотирования, занял ведущее место в полку. За отличную боевую работу, за умелое руководство, воспитание мужества и отваги в экипаже назначен на должность командира звена, с работой вполне справляется»<sup>1</sup>.

За что представили командира звена к столь высокой награде? За 44 боевых вылета. Совершая их, он 20 раз подвергался сильному обстрелу зенитной артиллерии, 4 раза был атакован истребителем противника и 4 раза выполнял задания в сложных метеорологических условиях. Особенно отличился Дудаков при налёте на аэродром Курск 16 сентября 1942 года. За выполнение этого задания командир авиадивизии объявил экипажу благодарность. В ноябре участвовал в исключительно удачном налёте на Витебск, когда соединение уничтожило на железнодорожной станции 500 вагонов, 20 паровозов, а на аэродроме 8 самолётов и офицерскую столовую.

Чёткое выполнение боевых заданий способствовало быстрому продвижению от должности к должности. Путь от правого лётчика до командира эскадрильи он прошёл менее чем за два года. Столько же времени понадобилось, чтобы вырасти от лейтенанта до майора. Но главное не это. Отличной боевой работой Дудаков завоевал право на самые сложные и ответственные боевые задания. Такими являлись полёты к партизанам, разведка погоды, освещение и маркировка целей, выброска в глубоком тылу разведчиков и агитационных листовок.

В истории 4-го авиакорпуса отмечено, что экипаж Александра Дудакова: «... искусно выполнял роль разведчика, проявлял лётно-боевое мастерство в качестве лидера-осветителя и зажигальщика цели, при фотографировании результатов боевого полёта полка, когда все средства ПВО противника переносили огонь на единственный, оставшийся над целью самолёт».

В боевой биографии лётчика трудным стал март 1943 года, когда авиадивизия, поддерживая наземные войска, летала почти каждый день. 26 раз поднимал в воздух свой бомбардировщик в этот тяжёлый месяц Александр Дудаков.

О полёте 27 мая на бомбардирование города Могилёва лётчик вспоминал: «Этот боевой вылет мне запомнился особенно потому, что он оказался весьма эффективным. В этом ударе мы нанесли противнику большие потери в живой силе и технике, несмотря на мощную систему ПВО данного объекта. Первыми шли самолёты-осветители, которые сбросили САБы и хорошо обозначили железнодорожный узел и город. Штурманы бомбили весьма точно. Следует отметить, что успеху удара по врагу способствовали не только героизм и мастерство лётчиков, но и партизан, которые находились в городе, стреляли ракетами в направлении объекта. Мы тогда уничтожили более 3000 солдат и офицеров, много боевой техники и полностью вывели из строя железнодорожный узел»...

Уходя от цели «Три дуба» в наборе высоты, Дудаков думал о выполненном задании, прикидывал, что необходимо будет сказать в масштабе эскадрильи, чтобы добиться стопроцентного выхода экипажей на цель. Опросив подчинённых о том, как обстоят дела на рабочих местах, стал анализировать показания приборов, а через них работу моторов. Давление масла, температура – всё в порядке.

Удовлетворение от их нормальной работы потянуло ниточку мыслей к человеку, который – Дудаков это знал очень хорошо – с нетерпением ожидал их возвращения на родной аэродром. Механик самолёта Иван Дюдин! Золотые руки этого человека ещё ни разу экипаж не подводили. Самолёт всегда в полной технической готовности, вычищен и вымыт, словно малое дитя. Все относились к механику с великим уважением. Никто из состава экипажа не имел такого количества благодарностей от командира эскадрильи как механик самолёта Дюдин.

Когда набрали высоту и взяли курс домой, по лазу в кабину лётчиков протиснулся штурман. Размялся, стал за спиной Дудакова, посмотрел за борт.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11505, д. 246, л. 47.

– Что-то, командир, метеостанция подбросила нам плохую погоду. Это что, по благу?

– Именно! Она так и сказала: пусть тебя от истребителей укроют тучи. Так что погода – что надо!

«Она» – Людмила из полковой метеослужбы. Уже скоро год, как Александр Дудаков встречается с этой симпатичной дивчиной. Штурман на правах друга знал все его сердечные дела.

– Ты за этим сюда прилез?

– Да нет, просто хочу сказать, что через десять минут будет разворот.

– Вот и дашь команду по СПУ. Возвращайся на рабочее место!

Штурман нагнулся и проворно нырнул в лаз. Он ценил это качество своего командира – проводить чёткую грань между службой и дружбой. Далеко не каждому это удаётся. Дудаков умел. Попов порой казалось, что он даже дружбу подчинял или, вернее, использовал для пользы службы. И он разделял эту точку зрения. Нравилось ему и то, что командир не терпел тех, кто имел пристрастие к выпивке. Но больше всего он ценил в лётчике умение не только требовать, но и подчиняться. На боевом курсе командиром в экипаже практически становился штурман. Его команды на довороты, на строгое выдерживание курса по магнитному компасу в пределах одного-двух градусов – по сути дела приказ. Исполнял эти команды Дудаков безропотно.

– Штурман, когда разворот?

– Ещё рано!

– Понял!

Попов сел поудобнее, посмотрел за борт. Там уже пошла рваная облачность. Сличив расчётные данные с наземными ориентирами, дал команду на изменение курса.

... А. Ф. Попов был почти на три года старше своего командира. Специальность радиста, которую он приобрёл в техникуме, предопределила направление службы в армии. В составе батальона связи стрелковой дивизии участвовал в освобождении западных районов Белоруссии и Украины, затем в финской кампании. В двадцать четыре года совершил крутой поворот в жизни – поступил в Харьковскую военную школу штурманов. Заканчивал её в условиях войны, фактически недоучившись. Это было в далёком Красноярске. На базе личного состава и материальной части школы сформировался ночной авиационный полк ближнего действия. На Волховском фронте совершил 14 боевых вылетов. В июне 1942 года прибыл в 125-й авиаполк. Тут судьба и свела его с Дудаковым. С тех пор, за небольшим исключением, всё время вместе, в одном самолёте.

Кому не запоминается первый боевой экипажный вылет?! Было это почти два года тому назад – 16 сентября. Задача: нанести бомбардировочный удар по аэродрому Курск. Готовились к полёту самым тщательным образом. После того как каждый член экипажа осмыслил свои действия в предстоящем полёте, совместно стали обсуждать, что следует делать, если, скажем, истребитель нападёт вот с этой стороны, и что, если вот отсюда. Что надо будет предпринять, если самолёт возьмут в клещи прожектора.

Продумав всё до мелочей, ушли на полковой контроль. И там набрались уму-разуму. Думалось, всё понятно и ясно. Но одно дело свои действия проигрывать, сидя в классе, и совсем другое – реальная обстановка. А она оказалась весьма сложной.

Полёт к аэродрому и выход на него штурман обеспечил без особых затруднений. Всё началось в районе объекта. Впереди идущие экипажи, начав бомбить первыми, привели в действие всю систему ПВО объекта. К подходу экипажа Дудакова она буквально озверела. Прожектора изрешетили небо своими кинжальными клинками, создав над целью кусок освещённого пространства. В нём ежесекундно рвались десятки зенитных снарядов. В это море огня и света, дав боевой курс, штурман и повёл самолёт.

Склонившись над прицелом, Попов отключился от внешнего мира. Наблюдая за целью в окуляр, он видел, что машина идёт по курсу, без каких-либо отклонений по направлению и высоте. Это были ужасно томительные секунды. Штурман понимал, что сейчас самое трудное дело у лётчиков.

– Так держать! Открываю люки. Ещё немного. Молодцы! Бросаю!!

Попов отвёл голову от прицела и ужаснулся: в кабине светло как днём – пара прожекторов уже вцепилась в самолёт. Мгновенно нажал на кнопку закрытия бомболюков и, прикрывшись от света планшетом, посмотрел на приборы скорости и высоты. Однако зафиксировать показания приборов оказалось не легко. Лётчики, стараясь вырваться из смертельных световых объятий, бросали самолёт из стороны в сторону, маневрировали высотой. Но ничего не помогало – пучок прожекторных лучей неотрывно следовал за бомбардировщиком, к нему тянулись трассы зенитных снарядов, в кабине пахло пороховой гарью.

Наконец Попову удалось уловить показания прибора скорости. Она падала. Зацепился за прибор высоты. Она растёт. Стало понятно: лётчики ослеплены и потеряли возможность контролировать скорость и высоту полёта.

– Командир, дай штурвал от себя, падает скорость, свалимся в штопор! Самолётов, прикрой командира чем-нибудь от света!

Дудаков немедленно выполнил команду штурмана. Машина пошла со снижением. Разрывы снарядов остались позади. Уходя всё дальше и дальше от цели, оторвались и от прожекторных щупалец...

Этот первый совместный полёт многому научил и штурмана и командира корабля, породил между ними взаимопонимание. Оно переросло во взаимно требовательную друг к другу дружбу. Всё это и стало залогом качественного выполнения первого боевого задания в интересах Словацкого национального восстания.

Первый самостоятельный полёт в эту ночь выполнил молодой командир корабля Л. И. Фаддеев. Исполнилось ему двадцать лет. А в боевом авиаполку уже второй год. И буквально с первых дней – в центре внима-



ния. По двум обстоятельствам. Первое – лучший волейболист полка. Когда выходил на переднюю линию, никакие «блоки» не выдерживали его пушечного удара. Свой почти двухметровый рост использовал в полной мере. И второе. Играл в полковом джазе. Да не на чём-то там, а на саксофоне – что ни на есть самом джазовом инструменте.

На боевые задания летал на правом сиденье под крылышком опытного лётчика И.С.Блаkitного. Вечных праваков в АДД практически не бывает, приходит время, когда каждый из них пересаживается в левое кресло и становится командиром корабля. Но это не механическая смена рабочего места. Летая справа, лётчик должен повысить своё лётное мастерство, показать умение принимать грамотное решение в экстремальной обстановке и проявить способности в руководстве подчинёнными.

Накопление всех этих навыков и приводит к качественному изменению. Молодому командиру корабля дают серию вывозных. В условиях войны она завершается первым самостоятельным вылетом под контролем более опытного лётчика. У Леонида Фаддеева этот ответственный полёт совпал с началом работы полка на Словакию.

Утром узнал, что проверяющим на борту самолёта будет заместитель командира эскадрильи А.В.Тихомиров. К полёту готовились серьёзно, не хотелось ударить лицом в грязь. Проверяющий пришёл на самолёт уже перед самым вылетом. Построились в шеренгу. Экипаж ожидал его у левой стойки шасси. Фаддеев начал докладывать о готовности, но Тихомиров прервал его:

– Знаю, что готовы! Значит так: в погоде изменений нет – безоблачно, видимость до шести километров, поэтому всем, особенно стрелкам, следить за воздухом. По местам!

Фаддеев запустил моторы, запросил разрешение на вырубивание. Получив его, хотел обратиться к заместителю командира эскадрильи, но тот упредел:

– Действуй полностью самостоятельно.

Взлетели в середине полковой группы. Линию фронта пересекли на высоте 3000 метров. Через полчаса полёта впереди по курсу стали просматриваться периодические вспышки. Молчавший до этого времени Тихомиров произнёс:

– Как далеко видно. Вообще-то в такую погоду обозначение точки разворота – дело лишнее. Только демаскируем себя.

Вскоре слева по борту стала проплывать вершина Герлаховки. Когда она отодвинулась назад, штурман С.М.Мироненко дал команду на разворот. Оставив справа Ружомберок, пошли строго на юг.

– Командир, можно снижаться!

Потеряв высоту до 1300 метров, стали выходить на точку сброса. Вот и она. Сигнал соответствовал указаниям боевого распоряжения. Фаддеев вывел самолёт на боевой курс, выдержал его по высоте и направлению, обеспечив штурману точный сброс. Шесть белых парашютов закачались над аэродромом «Три дуба» и медленно поплыли вниз. Задание выполнено. Курс домой. Тихомиров до посадки самолёта в работу экипажа не вмешался ни разу. На земле, разрешив Фаддееву закурить, сказал:

– Теперь ты – командир корабля, поздравляю! Однако у меня есть и замечание. В полёте надо постоянно контролировать работу всех членов экипажа. Как? Периодически задавая им вопросы.

Настойчивость при выполнении боевого задания проявил в эту ночь командир корабля И.Д.Кокин – энергичный, смелый и решительный лётчик. Он не мыслил себя без неба. Эта «болезнь» началась с того первого полёта, когда крылья учебной машины оторвали его от земли, и он почувствовал, что кроме неё, этой земли, есть ещё и оно – небо. С тех пор потребность летать стала такой же насущной, как, скажем, хорошо выспаться.

Иван Кокин всегда находился в вечном поиске лучших способов выполнения задания, пусть даже, на первый взгляд, и самого несложного. Ведь в лётной работе столько случайностей. Он считал, что весьма полезно прежде чем что-то сделать – подумать. В авиации лучше тысячу раз проверить, всё хорошо обдумать, чем один раз ошибиться. Лётчику, как минёру, ошибаться нельзя – заказано.

Многому в этом плане он научился, летая с командиром звена Александром Дудаковым. Это с его помощью он не засиделся на правом сиденье. Уже после нескольких совместных полётов Дудаков заметил у Кокина эту неистощимую жажду к совершенствованию лётного дела, поощрял его стремление к самостоятельности и очень быстро сделал из него командира корабля.

Получив экипаж, Кокин показал и свои организаторские способности. И опять же в деле сплочения своего небольшого коллектива он многое перенял у Дудакова. Ребята подобрались молодые, способные, а главное – бесстрашные. Пять членов экипажа – это как пять пальцев на руке. Только надо их всех собрать в единый кулак. Это командир корабля сделал быстро. В лётной работе Кокин исповедовал credo, которое он сформулировал так: «Вперёд и прямо, без страха и сомнения!». Вскоре оно стало девизом не только экипажа, но и всего авиаполка.

Без страха и сомнения он выполнил и этот первый полёт на «Три дуба». Сигнальное обозначение точки оказалось прямо под самолётом.

– Давай, Дима, бросай без страха и сомнения!

Через несколько минут шесть мешков выскользнули из бомболюка. Груз пошёл к земле. Штурман закрыл створки и доложил по СПУ:

– Помощь доставлена, можно возвращаться!

– Котенко, донеси о выполнении задания!

Не прошло и двух минут, как радист бойко отрапортовал:

– Командир, наш доклад принят!

Последним из группы 15-го авиаполка приземлил свою машину на уманьском аэродроме Б.С.Высоцкий. Вышли из самолёта. Закурили. Подошёл техник.

– Командир, как матчасть?

– Всё нормально!

– А почему сели последними?

– Зато над целью были вторыми, – вступил в разговор штурман Николай Яшин.

– А разве не первыми? – Высоцкий задавил каблуком сапога окурок, наглухо застегнул куртку.

– На минуту раньше нас пришёл Халилов.

– Ладно, пошли на командный пункт.

Высоцкого в экипаже любили. За добрый нрав. Никто и никогда не видел его в раздражении и гневе. Не было случая, чтобы он как командир корабля на кого-то накричал или просто повысил голос. Это шло от его флегматичного характера: медлительный, спокойный, со слабым внешним проявлением своих чувств, казалась, безразличный ко всему и вся. Но это безразличие заканчивалось, когда его жизненная деятельность касалась двух сфер – полётов и искусства. Здесь он преобразался. Летал с чувством, толком и упоением. Когда же садился за пианино или брал в руки гитару, то его просто было не узнать. А ещё он писал стихи. Так, для себя. Никто их не слышал и не читал.

Он не любил холода. На высоте, особенно зимой, страшно мучился. На земле, чуть температура зашкалит на минус – натягивал исподнее. Ну а если Борис Высоцкий набрасывал на голову капюшон теплой американской куртки, то это значит отбой, полётов не будет. Красную ракету можно не ожидать.

В целом выполнение задания 15-м авиаполком следует признать не очень эффективным: из 17 экипажей 5 опознавательных знаков не обнаружили и вернулись с грузом. Не выполнил ещё один – командира корабля Романова. Через тридцать минут после взлёта на правом моторе его самолёта начался пожар. Оценив обстановку, лётчик принял меры к его тушению, приказал сбросить ПДМ и развернул машину на обратный курс. В Умани его ждали. К севшему на одном моторе самолёту подъехал инженер полка Л.И.Захаров. Вместе с техником самолёта он приступил к выяснению причин возгорания.

А вот 5-я авиадивизия отработала отлично. 22-й авиаполк, участвовавший в полётах в Словакию в третий раз, отрядил на задание 20 самолётов, из них 18 над «Тремя дубами» уже побывали. Впервые появились только два экипажа – Полякова и Баскачкина. Во второй раз привёл свой корабль в Словакию командир корабля Ф.П.Степанов. Он тоже из когорты молодых. Но в серьёзной переделке уже побывал...

На четвёртом самостоятельном. После бомбардирования железнодорожного узла Брест прозевали атаку немецкого истребителя. Поплатились за это здорово: убит стрелок, тяжело ранен радист, самолёт объят пламенем. Совсем ещё юный командир корабля не растерялся и повёл горящую машину на посадку. Самолёт догорел уже на земле, но члены экипажа были спасены.

Вместе с раненым авиаторы смогли пробраться к линии фронта и преодолеть её без потерь. Командир авиакорпуса вручил Фёдору Степанову орден Отечественной войны 2-й степени, не забыв как бы между прочим сказать, что награда не стоит тех потерь, которые он понёс как командир корабля. Это мнение стало известно всем членам экипажа, и они зарубили его наказ, как говорится, на носу.

А истребители противника, словно пчёлы на мёд, так и липли к их самолёту. Ещё дважды, 28 и 31 августа 1944 года при полётах в Югославию, они насакивали на бомбардировщик, затевали драку, но, получив по зубам от нового стрелка Виктора Рекина и прежнего радиста Ивана Дерюжкова, постыдно покидали поле боя.

Надо сказать, что Дерюжков, будучи первоклассным радистом, немножко пренебрегал обязанностями стрелка, но после того злополучного полёта на Брест стал уделять охране самолёта должное внимание. Ну а командира корабля, который, спасая его жизнь, сажал горящую машину в поле, а затем сделал все, чтобы вывести экипаж на свою территорию, Дерюжков стал просто боготворить...

Вот и в эту ночь, на маршруте в Словакию и обратно, Дерюжков и Рекин, как только самолёт выходил из-под прикрытия облаков, немедленно бросались к своему оружию и внимательно смотрели за обстановкой в воздухе. Полёт прошёл нормально, задание экипаж выполнил успешно.

Вдвойне старался в этом полёте экипаж П.И.Полякова. На борту его самолёта на правом сиденье находился командир авиаполка А.А.Баленко. Он контролировал работу полковой группы. Над точкой, отдав бразды управления кораблём правому лётчику, он встал со своего рабочего места и, посматривая то в одну, то в другую сторону, внимательно анализировал, как его подчинённые заходят на цель, производят сброс, в каком месте приземляются их грузы, как лётчики освобождают место другим самолётам. Всё это было необходимо для детального разбора результатов выполнения боевого задания.

Баленко видел, как экипажи старались. Они выходили на цель с минимальным интервалом, сброс получился компактным, все парашюты приземлились в юго-западной части аэродрома, буквально в 100 – 200 метрах от светового знака. Словаки тут же грузили их на автомашины. Баленко приказал лётчику Стекольщикову опуститься до ста метров, а стрелкам сбросить ПАР-8<sup>1</sup>. Просмотрев при ярком свете ещё раз результаты работы полка, командир, сменив за штурвалом правого лётчика, покинул аэродром сброса.

<sup>1</sup> Парашютная авиационная ракета.

- Штурман, за сколько минут отработали?
- Трудно поверить, но за двадцать восемь!
- Полторы минуты на экипаж?
- Выходит так.
- Ну что ж, сработали отлично!

И действительно, авиаполк отработал весьма эффективно. Груз не сбросил только один экипаж – командира корабля Ивана Лещенко. Однако и он свою основную задачу – разведку погоды – выполнил. А мешки штурман Владимир Смирнов не сбросил, между прочим, как и в первую ночь, из-за того, что прибыли в район цели явно раньше времени. Вероятно, земля посчитала, что это пришёл чужак, и сигналов не зажгла. «Надо это дело поправить», – решил для себя командир авиаполка.

Отличная работа в районе цели могла быть омрачена при возвращении в Калиновку. В районах Старый и Новый Самбор пять экипажей подверглись обстрелу ЗА, но попаданий по самолётам зенитчики сделать не сумели, и всё обошлось благополучно.

Зафиксировав эту неприятность, Баленко ещё в воздухе, проанализировав её истоки, прикинул, что он скажет об этом завтра на разборе полётов. Сажал он свою машину в Калиновке в добром настроении: задание выполнено успешно, потерь нет.

Одной из причин высокого результата, наряду с другими, стало участие в боевой работе авиаполка его командира. Что ни говори, но когда на маршруте к цели он идёт сам, да ещё в роли контролирующего, то тут надо показать всё, на что ты способен, а может быть что-либо и сверх того.

... Александр Баленко! Любимец личного состава. Он не был пришельцем, его не двигала по командирским ступенькам «мохнатая» рука, он рос на глазах у лётной братии, учился у неё и учил сам. Из тех, кто прошёл его выучку, можно было создать целую авиадивизию. Вот несколько строк из воспоминаний Героя Советского Союза Г.Г.Агамирова: «Лётному мастерству учил нас один из прославленных лётчиков АДД, выходец из «Аэрофлота» командир эскадрильи Александр Баленко – замечательный авиатор, обладавший отличной техникой пилотирования днём и ночью в сложных метеоусловиях».

От пытливого и ревностного взгляда лётчиков ничего не скроешь, они быстро отличают истинное дарование от лётной мишуры. По этой части авторитет у Баленко был по высшему баллу. И всё же умение прекрасно летать для боевого лётчика качество бесспорно необходимое, но далеко не единственное. Тебя оценивают, прежде всего, по тем параметрам, которые проявляются в экстремальной ситуации. Если ты опасности смотришь в лицо, не показываешь ей спину, то на тебя, как на командира, можно положиться в бою. И здесь у Баленко был непререкаемый авторитет.

Многие в полку помнили тот случай, когда в феврале 1942 года над Сычёвкой фашистский истребитель поджёг его бомбардировщик. На горящем самолёте он перетянул линию фронта, приказал экипажу покинуть машину, а сам повёл её на посадку. И посадил. И один воевал с огнём в кабине. И победил.

А случай, который произошёл всего лишь пару месяцев назад, когда авиаполк готовился к вылету в Югославию, а над Калиновкой появились непрошенные гости! На самолётные стоянки посыпались бомбы. Осколки, очаги пожаров, суматоха. Одна из зажигалок угодила в навигаторскую кабину самолёта, она изнутри озарилась малиновым светом. На аэродроме находился почти весь полк, но у раненого самолёта первым оказался Александр Баленко.

Помнили лётчики и тот случай, когда он на пути к железнодорожному мосту через Волгу у Калинина встречал группу «Ме-109». За бортом – день, на борту – бомбы, а их, «красавцев», – пять. Видя, что воздушного боя не миновать, Баленко в драку полез первым, направив бомбардировщик на стаю истребителей. Одного «мессера» сбили, а главное – вызвали у врага временное замешательство. Воспользовавшись им, успели юркнуть в облачность.

На обратном маршруте снова незапланированная встреча. Эта тройка истребителей оказалась похитрей, экипажу и самолёту досталось основательно: тяжело ранен радист, выведен из строя мотор, а самое неприятное – убит стрелок. Дотянули до своей территории, приводнили бомбардировщик на поверхность Московского моря, сбросились в ледяную воду и вплавь добрались до берега. Спасение экипажа в авиации дальнего действия, особенно если кто-то ранен, – самая высокая категория подвига командира корабля.

И ещё об одном. Поднимаясь вверх по служебной лестнице, Александр Баленко продолжал держаться за штурвал, старался летать на боевые задания как можно чаще. Вот и в эту ночь он находился в боевом порядке, среди своих подчинённых...

От 337-го авиаполка на Словакию работало три экипажа – М.П.Катовщикова, В.П.Букина и Л.Н.Лукьянова. Все они в первую ночь, не обнаружив сигналов, вернулись в Калиновку с грузом. На сей раз, преодолевая сложные метеоусловия, задание выполнили.

Более того, при полёте к цели, в районе Гумене (55 км северо-восточнее Калинца), пути-дороги бомбардировщика Виктора Букина и немецкого истребителя пересеклись. Не воспользоваться случаем фашист просто не мог. Предчувствуя лёгкую добычу, он немедленно ринулся в атаку, зайдя с задней полусферы. Напорившись на мощный заградительный огонь стрелков, немецкий лётчик вынужден был отступить. Второй наскок он совершил справа. Стрелки вновь дружно ощетинились своим бортовым оружием. Не удалась атака и слева. Так, не произведя ни одного выстрела, пират прекратил атаки.

Напал истребитель и на бомбардировщик Льва Лукьянова. Судя по времени и месту, можно предположить, что это был тот же, который атаковал Букина, но, вполне возможно, и другой. Однако не это столь важно. Главное то, что стрелок Хлоповских не оставил ему абсолютно никаких надежд на успех. Исчерпав свой пыл, он удалился. Помогли стрелку и лётчики – командир корабля и летавший на правом сиденье заместитель командира авиаполка Н.И.Бирюков. После их головокружительных зигзагов штурман Г.А.Кудрявцев быстро восстановил ориентировку и вывел машину на курс.

Таким образом, 5-я авиадивизия в эту ночь добилась стопроцентного выполнения поставленной задачи.

Всего сброс произвели 33 экипажа из 40 летавших. Они доставили в Словакию 221 ПДМ и 4 ящика с ПТР. Это составило 26,74 тонны. Повстанцы получили: 50 станковых пулемётов, 50 ручных, 24 ПТР, 250 автоматов немецкого производства, 500 кг взрывчатки и по три боевых комплекта ко всем видам оружия<sup>1</sup>.

Следует обратить внимание, что с первых дней начала десантирования военных грузов повстанцам сведения советской стороны по их количеству стали расходиться с теми, которые поступали с мест их приёма на территории Словакии. В.В.Марьина приводит такой факт: «...отвечающий за доставку оружия в Словакию генерал-майор А.Белянов был решительно не согласен со сведениями, поступившими (через Пику) от главнокомандующего чехословацкими войсками в Словакии, о принятом в ночь на 6 сентября на аэродроме «Три дуба» оружии. Пометка от руки на документе гласила: «Эти данные не все. Сброшено очень много. А.Б.». И конкретно: зенитных пулемётов – не 2, а 4; лёгких пулемётов – не 15, а 30; противотанковых ружей – не 12, а 72 и т.д. Указание Белянова было таково: «Скажите Пике, что сброшено гораздо больше, вернее, во много раз больше в ночь на шестое»<sup>2</sup>.

Три ночи подряд частью экипажей 4-й авиакорпус подключался к полётам в Словакию. С каждым их появлением над аэродромом «Три дуба» увеличивалось количество доставленного оружия, боеприпасов. Это позволило руководителям восстания улучшить оснащение партизан и повстанческой армии.

По данным начальника спецбазы НКО в Калиновке полковника Прянишника за 5, 6 и 7 сентября словаки получили: автоматов – 480, ПТР – 136, пулемётов ДШК – 5, ручных пулемётов – 110, станковых пулемётов – 48, тола – 1094 кг<sup>3</sup>.

На первую доставку военных грузов на аэродром «Три дуба» чехословацкая сторона откликнулась незамедлительно. 6 сентября начальник чехословацкой военной миссии в СССР генерал Г.Пика направил на имя И.В.Сталина письмо с благодарностью за помощь восстанию (документ № 47). 7 сентября благодарность правительства Чехословакии за помощь Словацкому национальному восстанию в наркомат иностранных дел СССР передал В.З.Лебедев (документ № 48). Откликнулась на советскую помощь словацкая газета «Уток» (документ № 49) и газета КПС «Звести» (документ № 50).

6 сентября Фирлингера принял Зорин. Чехословацкий посол выразил благодарность советскому правительству за первую материальную помощи, и нарисовал весьма оптимистическую картину положения дел в зоне восстания (документ № 51). Его информация в определённой степени расходилась с содержанием той просьбы, с которой в этот же день обратился Пика к заместителю Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР генерал-майору А.М.Давыдову о поддержке повстанцев советской авиацией (документ № 52). Содержание письма красноречиво говорило о том, что обстановка в восставшей Словакии продолжала ухудшаться.

В объективной и всесторонней информации о положении дел в Словакии нуждались все государственные и военные органы СССР, так или иначе причастные к делу оказания помощи Словацкому национальному восстанию. Но прежде всего в этом нуждался штаб 1-го Украинского фронта.

Отрывочная информация о том, что происходит в Словакии в такой ответственный момент, каким являлся процесс подготовки наступательной операции, не удовлетворяла И.С.Конева. Нужны были более точные, оперативные, а главное – систематические сведения о событиях по ту сторону Карпат. Обстановка требовала срочного установления связи штаба фронта с командованием повстанческого района Словакии. Командующий приказал начальнику разведывательного отдела фронта генерал-майору И.Г.Ленчику подыскать подходящего для этой роли офицера. Выбор пал на майора И.И.Скрипку, работника этого отдела.

В то время Иван Иванович был больше известен под фамилией Студенский. Дело в том, что ему по заданиям разведывательных органов несколько раз пришлось работать в тылу противника. В связи с тем, что вся его семья находилась на оккупированной территории, реальной была опасность, узнай немцы его истинную фамилию, её уничтожения. Фамилию пришлось сменить. Почему стал Студенским? Не ломая голову, решил воспользоваться названием родного села на Сумщине – Студенок.

И.И.Скрипка – кадровый пограничник. Война сделала его разведчиком. А.Н.Асмолов писал: «В прошлом Иван Иванович Скрипка был пограничником. В 1942 – 1944 годах выполнял специальное задание за линией фронта. За тринадцать месяцев нахождения во вражеском тылу прошёл не одну тысячу километров от Севска до Ровно, а затем обратно до Шепетовки»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 15, л. 245.

<sup>2</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 175 – 176.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 65.

<sup>4</sup> Асмолов А.Н. В тылу вермахта. – М., 1977. – С. 214.

Командующий фронтом принял прибывшего по срочному вызову с Сандомирского плацдарма двадцатисемилетнего майора у себя в кабинете.

– О том, что происходит в Словакии, надеюсь, вы знаете. Фронту необходимо иметь связь с повстанческой армией и партизанами – главной силой восстания. Ваша первая и главнейшая задача: вступить с ними в контакт и выяснить реальные возможности словацкой армии. Вы – представитель нашего фронта в Словакии, причём единственный. В дальнейшем через вас мы будем координировать действия своих войск с повстанческой армией. Подберите себе опытных радиста и помощника. Вылетаете завтра на самолётах перелетевших к нам чехословацких лётчиков. Если вопросов нет, то в путь!

Группу Скрипка создал из хорошо знакомых, проверенных в разведывательно-партизанских делах людей. Г.Я.Стальная, как радист и командир группы, несомненно раз десантировался в тыл. Последняя выброска была совсем недавно, три месяца назад, в район Львова.

Разведывательно-диверсионная группа под кодовым названием «Кремень» состояла из девяти человек. Командир группы капитан Кузин Иван Михайлович («Хан») и с ним ещё семь разведчиков. Геннадий Яковлевич Стальной («Омер») одновременно был и заместителем командира и радистом. Главный объект разведки – перевозкой войск и техники противника в районе Львова. В ночь на 26 июня 1944 года группа разведчиков поднялась на борт Ли-2 (командир корабля 7-го авиаполка В.М.Безбоков). Десантирование оказалось весьма неудачным, с ошибкой в 50 километров. Парашютистов сильным ветром отнесло к немецкому аэродрому, далеко от намеченного места. Геннадий упал на плоскость немецкого бомбардировщика. Начался переполох. Под окровом ночи удалось уйти в лес. Радист и ещё один разведчик с группой после приземления не соединились. По указанию Центра они были подчинены разведгруппе «Гриша»<sup>1</sup>. Стальному исполнилось двадцать четыре года.

Побывала в тылу врага и радистка М.Р.Сущёва, высокая, красивая двадцатилетняя девушка. Она отличалась смелостью и удивительной работоспособностью. В состав группы Скрипки в качестве адъютанта вошёл С.И.Рындин – в партизанских делах мастер на все руки.

Лететь этой четвёрке предстояло на двух самолётах немецкого производства из той группы, которая была в Советский Союз 31 августа. На аэродроме под Перемышлем познакомились с майором Юлиусом Тринкой. Из почти трёх десятков с предельным моторесурсом, потрёпанных войной самолётов еле-еле выбрали два более или менее надёжных «Фокке-Вульф-189». Этот тип самолёта, известный фронтовому небу как «рама», советские авиаторы называли «фоккой».

Скрипка и Сущёва устроились на самолёте лётчика Юрия Сливко и штурмана Йозефа Мейо. Стальной и Рындин – на вторую машину. Взлетели друг за другом. Очень быстро обнаружилось, что «фоккер» ротмистра Сливко не хочет брать высоту. Сколько ни бился пилот на своём сиденье, самолёт отказывался подчиняться его воле. Более того, на высоте 400 метров он вдруг клюнул носом и посыпался вниз. Его приняло болото. Это, по всей видимости, спасло лётчиков и пассажиров, но Мейо всё-таки получил значительные ушибы. У «рамы» отвалился хвост, моторы оказались в десяти метрах от фюзеляжа. Пожара, к счастью, не случилось. Заметив неприятность, вернулся и второй самолёт.

Мейо заменил Антон Мешко. Перегруппировавшись, первыми улетели Скрипка и Стальной. Вторая пара должна была вылететь при первой же возможности.

Хотя на «фоккере» свастики замазали краской, а вместо неё нанесли словацкие опознавательные знаки, конструкция самолёта говорила сама за себя, её не скроешь, тем более днём, да ещё в чистом просторе. Тут жди неприятности. И она случилась, но позже. А вначале лётчики и пассажиры извлекли из иномарки всю возможную выгоду.

Самолёт шёл над зелёными вершинами Карпат, когда Сливко, обернувшись к пассажирам, показал рукой назад. Там в догоне шла пара «мессеров». Подойдя ближе и убедившись, что преследуемый не кто иной, как свой, они, отсалютовав крыльями авиационное приветствие и дождавшись вежливой взаимности, в крутом развороте, блеснув на солнце подбрюшьем своих осиных тел, вернулись назад. Благо, немецкие лётчики не зашли с боков и не заметили словацкие опознавательные знаки.

А вот над аэродромом «Три дуба» «рама», этот предвестник больших бед, вызвала законную реакцию зенитчиков, которые, ко всему прочему, только что отразили налёт немецких бомбардировщиков. Однако опытный Сливко своевременной эволюцией самолёта показал им опознавательные знаки, и на втором заходе на посадку стрельба стихла. Оказывается, о том, что представители фронта прилетят на немецком самолёте, аэродромную службу не предупредили.

Скрипку встретили хорошо знавшие его партизанские командиры Алексей Егоров и Евгений Волянский, а также Геден Филиппо – молодой шофёр легкового автомобиля. Он-то и доставил гостей к большому серому зданию повстанческой армии в Банска-Бистрице. Оно стояло на берегу бурного Грона, недалеко от слияния с меньшей, но тоже шумной и вполне оправдывавшей своё название речушкой Бистрица.

Прилетевших встретил дежурный по штабу. Не успели обменяться с ним приветствиями, как на ступеньках лестницы появился в ладно пригнанной форме офицер – стройный, подтянутый, выше среднего роста, лет сорока. Шепнув, что это Голиан, дежурный доложил:

– Пан велитель, гласим приход стычного достойника советской армады. Дозорчий стотник Калес<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9582, д. 2, л. 140.

<sup>2</sup> Господин командующий, докладываю о прибытии офицера связи Советской Армии, дежурный капитан Калес.

Скрипка представился:

– Господин командующий, майор Иван Студенский прибыл к вам в качестве представителя и офицера связи маршала Конева.

Руки Скрипки и Голиана встретились в крепком дружеском приветствии. Спустя некоторое время Скрипку пригласили в кабинет к Голиану. Проинформировав в общих чертах о замысле планируемой наступательной операции, а также о том, что начавшиеся поставки по воздуху военных материалов будут в дальнейшем продолжены и увеличиваться, он в заключение сказал, что маршал Конев особо интересуется состоянием и возможностями восточнословацкого корпуса.

Голиан пригласил гостя к карте. Скрипка узнал во всех подробностях о масштабах восстания, людских и материальных его возможностях, о противодействии врага и другие детали, касающиеся военного положения в Словакии. Однако на главный вопрос – о помощи со стороны восточнословацкого корпуса – вразумительного ответа он не получил. Знал ли Голиан в то время, что его дивизии уже разоружены немцами или скрыл это от советского офицера связи, сказать трудно. Но Скрипка, как опытный разведчик, о многом догадался сам.

Сразу же после встречи с Голианом Скрипку принял начальник штаба майор Ю. Носко. Определили с ним место работы радиста, договорились о порядке изучения оперативных и разведывательных сводок, а также боевых документов, раскрывающих деятельность повстанческих сил и противника. Затем состоялось знакомство с офицерами штаба. В ночь на 7 сентября в эфир ушло первое подробное и конкретное сообщение о положении дел в Словакии.

Позже генерал Юлиус Носко в книге «Так воевала повстанческая армия» писал: «В ночь на 6 сентября прилетел офицер связи штаба командующего 1-м Украинским фронтом маршала И.С.Конева майор И.И.Скрипка-Студенский. Этим была обеспечена непрерывная и прямая связь между Советской Армией и Чехословацкой армией в Словакии. От него мы узнали следующее важное сообщение о помощи Словацкому национальному восстанию – 1-й Украинский фронт через несколько дней начнёт наступательную операцию через Карпаты в восточную Словакию. В лице майора Скрипки командование Чехословацкой армии в Словакии встретило человека и воина ценных качеств. Этот опытный фронтовой офицер сумел скромно и ненавязчиво дополнять дело своим опытом, которого штабу Чехословацкой армии не доставало, он всегда умел посоветовать»<sup>1</sup>.

В два часа ночи позвонил Голиан и передал, что председатель Коммунистической партии Словакии Шмидке просит советского офицера прибыть к нему на встречу в восемь часов утра. Скрипка поблагодарил за сообщение и лёг спать. Однако его сознание за истекшие сутки запечатлело столько важных событий, что сон, побеждённый этим эмоциональным натиском, так и не пришёл. К утру поступила радиограмма от Конева с благодарностью за информацию.

После завтрака Скрипка вышел из здания штаба. У подъезда его ожидал Филипко. Его тщательно отутюженная форма и до блеска начищенный автомобиль свидетельствовали о том, что здесь к представителю Красной Армии относятся с большим уважением.

Главный штаб партизанского движения располагался недалеко в большом каменном здании. Уже через две минуты автомобиль остановился у парадного подъезда с вывеской «Партизанское вельительство». Дежурный провёл Скрипку в кабинет Шмидке.

8 сентября чехословацкая военная миссия в СССР направила в Лондон министру национальной обороны депешу следующего содержания: «6 сентября ночью прибыли два офицера из штаба маршала Конева (майор и капитан) с целью изучения обстановки и подготовки помощи от Конева»<sup>2</sup>.

Столь необходимая связь между командованием 1-го Украинского фронта и Военным центром восставших была установлена. В.В.Марьина считает, что 6 сентября 1944 года в Словакию прибыла советская военная миссия во главе с И.И.Скрипкой-Студенским<sup>3</sup>. Ещё ранее эту точку зрения высказал чехословацкий историк Честмир Аморт: «6 сентября прилетела на повстанческий аэродром «Три дуба» советская военная миссия во главе с офицером связи маршала Конева майором Студенским (настоящая фамилия Скрипка), которого Голиан поместил прямо в своё штабе»<sup>4</sup>. И В.В.Марьина и Ч.Аморт ошибаются – Скрипка был всего лишь представителем штаба 1-го Украинского фронта. Инициатива отправки его в Банска-Бистрицу исходила от маршала И.С.Конева.

6 сентября произошло ещё одно важное событие в истории Словацкого национального восстания. В этот день начальник чехословацкой военной миссии Пика направил генералу Белянову письмо, которым проинформировал советское военное руководство о том, что 2 сентября чехословацкое правительство приняло решение все части бывшей словацкой армии, которые поднялись на борьбу с немецкими оккупантами и их прислужниками, впредь именовать термином «части чехословацкой армии в Словакии» (документ № 53).

<sup>1</sup> Носко Ю. Так воевала повстанческая армия. – Братислава, 1994. – С. 89.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 150.

<sup>3</sup> Россия XX1. – 2003, № 3. – С. 174.

<sup>4</sup> Аморт Ч. СССР и освобождение Чехословакии. – Прага, 1976. – С. 119.

#### 4. Его величество генерал Погода

Рано утром 7 сентября командир авиакорпуса получил телеграмму из Москвы: «Передаю сигналы для приёма советских самолётов на аэродроме «Три дуба», введённые командованием чехословацких войск в Словакии с 8 сентября сего года и переданные мне начальником военной миссии в СССР. На месте сброса на земле будет выложен маяк с рефлектором, отбрасывающий вертикально вверх знаки алфавита Морзе. Маяк будет давать свет по требованию лётчика, который должен выпустить белую ракету, земля ответит двумя (одна – вверх, вторая – в направлении ветра). Маяк расположен вне аэродрома, но в центре места, назначенного для сброса. Перминов»<sup>1</sup>.

После завтрака командиры авиадивизий прикинули свои возможности на предстоящую боевую ночь. К полёту определили 60 самолётов. Однако синоптики выполнение задачи ставили под сомнение, а высланные от каждого соединения разведчики погоды подтвердили этот прогноз.

От 13-го авиаполка разведку произвёл Г.И. Баймурзин. До линии фронта самолёт шёл под звёздами. Донесли об этом в Умань. В районе Скале начались облака. Ещё раз доложили на командный пункт. И.И. Кожемякин решил выпустить наиболее сильные экипажи. В воздух поднялись Каныгин, Фёдоров, Жуков, Прилепко, Горбунов, Дорохов, Троценко, Маховик. Однако после их взлёта Баймурзин донёс: район цели закрыт сплошной облачностью, с юго-запада надвигается гроза. Командир авиадивизии приказал вернуть самолёты в Умань.

От 5-й авиадивизии несколько позже на разведку ушёл И.Д. Лещенко. Разведка погоды – один из сложнейших видов боевых заданий. Далекое не каждому его доверяли. Поручали эту ответственную задачу наиболее опытным. А когда они, поднаторев в этом деле, приобретали определённые навыки в борьбе со стихией, становясь в этом деле асами, то кого же ещё посылать в качестве разведчика?

Что ни говори, а главную роль при разведке погоды, когда полет проходит зачастую в сложных метеорологических условиях, играл штурман. В экипаже Лещенко им был В.В. Смирнов. И поэтому главная «вина» в том, что командир авиаполка часто гонял экипаж на эти задания, конечно же, лежала на нём, на штурмане корабля.

... Воевать Владимир Смирнов начал всего лишь год назад. Что помогло ему быстро вписаться в боевую работу и раскрыть свои штурманские способности? Помощь старших товарищей. По этому вопросу в одном из писем ко мне он высказался так: «У меня остаётся светлая память о моих бывших наставниках по штурманской службе. С большим уважением вспоминаю Ивченко, Польшгалова, Кириллова. Я прибыл в полк без шинели, так Михаил Михайлович Кириллов отдал мне свою лётную куртку, которую привёз с БАМа. А сколько он мне помог как штурману!».

Надо сказать, что по своей специальности Смирнов имел высокие теоретические знания. Они были получены на базе десятилетки, что в ту пору было явлением не частым. До прихода в авиаполк он учился штурманскому делу, начиная с декабря 1940 года – военное училище, Высшая школа штурманов, Лётный центр АДД. После серии провозных полётов с заместителем командира авиаполка Баленко и штурманом авиаполка Польшгаловым начал летать на боевые задания самостоятельно.

Уже в феврале 1944 года первое боевое задание из серии трудных – фотографирование результатов бомбардирования железнодорожного узла Псков. Ох, и били зенитчики, чертяки, так прицельно, что еле крылья унесли. Вернулись в Ново-Дугино в мыле. Только на стоянке стало понятно, почему немецким зенитчикам можно было поставить отличную оценку за оборону объекта: перед вылетом оружейники, подвесив ФОТАБы, забыли выключить освещение в бомболюке. Получилось, что сами себя подсвечивали на боевом курсе.

Стали давать задания на подсвет целей, потом на разведку погоды. В первых числах мая 1944 года приступили к полётам в Югославию. И вновь – то лидером, то разведчиком. Здесь в Калиновке и понесли первую экипажную «потерю». Нет, не в бою. Ушёл из холостяцкой жизни, из полностью холостяцкого экипажа командир корабля Иван Лещенко. Взяла его в сердечный плен радистка роты связи Сашенька Астахова.

«Пикировать» на лётчика она начала давно. Как там было на земле, мало кто знает, а вот в воздухе, когда бортовой радист Виктор Главный получил среди воздушных своих братьев явное преимущество в вопросах связи с землёй, стало понятно, что причиной столь повышенного внимания к их экипажу со стороны симпатичной Сашеньки является не кто иной, как сам командир корабля.

Между боевыми вылетами сыграли по тем временам приличную свадьбу. Карпиков надёргали в озере, что нежилось у сахарного завода, уток и вишнёвку подбросили жители Карделёвки, ну а остальной продукт к застолью поставила лётная столовая. В ней же сдвинули и столы. Иван, важный как гусь, уселся с невестой в торце, а по бокам устроились те, кому посчастливилось присутствовать на таком редком явлении, как фронтальная свадьба. Среди них были командир авиаполка, замполит, начальник штаба, а также друзья лётчика из всех трёх эскадрилий и невесты – из роты связи.

Свадьба закипела после того, как Гаврику Трабуну показалось, что в румяно зажаренном карасе раздавлена жёлчь. Он брезгливо скривил рот, картинно вытер губы и гаркнул во всю глотку: «Горь-ко-о-о!». Невеста, словно всю жизнь ожидала эту команду, уверенно поднялась со своего «трона», стала в полуоборот к суженому и, царственно наклонив голову, застыла в томительном ожидании. Иван пошёл на взлет, набрал высоту и «спикировал» на полуоткрытые губки. Этот акт оборвал холостяцкую жизнь пилота.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 15, л. 387.

Молодость даже на войне – молодость. Вишнёвка требовала выхода. Вскоре в сильных руках пилотов оказались девичьи талии. В вихре полек и фокстротов, струившихся из старенького патефона, закружились пары. Штурман Владимир Смирнов, отбросив пышный чуб и облизав свои толстые губы, «порулил» к медицинской сестре из полковой санчасти Валечке и, не получив отказа, закружился с ней в огнедышащем фокстроте. Возможно, это был их первый шаг к сближению, которое тоже в конце 1944 года завершилось свадьбой. А может быть, и нет. Но то, что в эту августовскую ночь эпидемия холостяцкого распада в экипаже Лещенко началась – это факт.

Надо сказать, что амурные дела не мешали авиаторам выполнять боевые задания так же качественно, как и прежде. Начавшаяся работа на Словакию потребовала их большого опыта в деле разведки погоды. Четвёртый раз авиаполк выходил на советско-словацкую трассу и четвёртый раз её синоптический анализ поручался экипажу Лещенко...

Уже в районе Карпат облачность стала уплотняться, а в последней трети маршрута дошла до сплошной многослойной, местами самолёт попадал в зону дождя, где-то далеко гуляли грозы. И все же экипаж пробился в район цели. На основе информации разведчика начальник штаба авиакорпуса Ковалёв отправил в Москву следующую шифровку: «Разведчик погоды доносит, что над целью десятибалльная облачность высотой верхней кромки 2700 м. Пробивание, ввиду наличия гор в 2100 м, опасно. Прошу разрешить дать отбой»<sup>1</sup>.

Авиакорпус в эту ночь грузы в Словакию не доставлял. Лещенко приземлился в Калиновке в полночь. Устали так, что ехать в столовую не хотелось, тем более что там вряд ли кто ожидал один-единственный экипаж. Помогли технику привести самолёт в порядок и на грузовой машине покатали в Карделёвку. А там, у домика, где они жили, кучковались друзья. Ведь полночь для лётчиков АДД – разгар работы. У закопанной в землю бочки дым стоял коромыслом. Это «травил» Паша Дмитриенко. Подъехавших расспросили о полёте. Перекурили. Женатик тихой тенью удалился к молодой жене, а Дмитриенко продолжил банчок.

– Слушай, Колька, а с тебя сегодня причитается!

– Это за какие грехи? – Сверщевский бросил в бочку окурочок.

– Да не за грехи, а за спасение. Как-никак – годовщина!

– Так то же было шестое, а сегодня уже седьмое настало<sup>2</sup>.

– А шестого нельзя было, шестого мы летали. А сегодня можно – отбой всё-таки.

– Отстань ты! Такое и вспоминать не хочется!

– Не скажи! Это ж была картинка, когда вас в люльках Р-5-го доставили как младенцев. А правда, Коль, что после приземления вы так с перепугу в штаны наделали, что с Маховым сперва прятались друг от друга, а потом начали охотиться и устроили перестрелку? Вы хоть «хенде хох» кричали?

Дружный хохот повис над Карделёвкой, потом стал гаснуть и, наконец, растаял за околицей. А Дмитриенко не унимался.

– Слышь, Коль, а что, действительно вы так наголодались в лесу, что Махов потом стал сушить сухари, собирать сахар, заготовил соль и всякую там всячину, и всё это брал с собой в полёт на случай, если его ещё раз собьют? Коль...

– Да отвяжись ты!

И снова здоровый мужской хохот напомнил жителям Карделёвки, что у лётчиков в эту ночь нет войны. Где-то забрехала собака, её поддержали другие.

– Вот бугаи, всё село поднимите! Володька, сыграй!

Владимир Семинихин взял в руки гитару, и полилась над сонной Карделёвкой чарующая мелодия любимой песни...

7 сентября Пика обратился к заместителю Уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям на территории СССР А.М.Белянову с письмом, в котором выразил новые просьбы о дальнейших поставках советского военного имущества в Словакию (документ № 54). 10 сентября Белянов проинформировал заместителя начальника ГШ КА Антонова: «Направляю для вашего распоряжения письмо от 7 сентября начальника чехословацкой военной миссии в СССР бригадного генерала Пика с просьбой о доставке в Словакию дополнительного вооружения. Докладываю, что на спецбазе в Калиновке пулемёты ДШК и полуавтоматические винтовки отсутствуют. 45 миллиметровых противотанковых пушек на базе имеется 8 штук, которые считаю возможным выбросить»<sup>3</sup>.

7 сентября с аэродрома «Три дуба» стартовал самолёт со словацкими опознавательными знаками и взял курс на восток. В Советский Союз прилетела словацкая делегация. В неё входили: майор Весел Милан – руководитель, подпоручик Кухта Цирил – начальник оперативного отдела Главного штаба партизанских отрядов, стражмистр Куна Штефан – офицер связи этого штаба, Эштоп Ф. – политический комиссар национальной стражи в Турце.

Делегация прибыла в Киев для того, чтобы проинформировать через УШПД советские военные органы о развитии событий в Словакии и обсудить вопрос о военной помощи. Среди них были такие: срочно начать поставку оружия, особенно автоматического и противотанкового, срочно оказать помощь людям из корпуса

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 31, л. 16.

<sup>2</sup> 6 августа 1943 года во время полёта на Брянск самолёт Н.Н.Сверщевского (штурман А.И.Махов) сбита ЗА. Экипаж покинул машину и целый месяц находился у партизан.

<sup>3</sup> Российский государственный военный архив (далее – РГВА), ф. 37967, оп. 13, д. 475, л. 7.



Свободы, начать наземную операцию сухопутных войск, оказать авиационную поддержку, вернуть в Словакию лётчиков, улетевших из Прешова.

В Киеве делегацию курировал представитель Готвальда при УШПД Сланский. Её члены сделали обстоятельный доклад у Строкача. Особенно ценной их информация оказалась для штаба 1-го Украинского фронта, который как раз в это время завершал подготовку к Карпатско-Дуклинской наступательной операции. Именно они привезли первые, ещё не совсем точные сведения о том, что восточнословацкий корпус немцами разоружён, что дивизии совершенно не оказали сопротивления гитлеровцам.

13 сентября делегация улетела в Словакию, а Сланский немедленно убыл в Москву, где выступил в чехословацком посольстве с подробным докладом, а затем проинформировал Готвальда о встрече с посланцами СНС. О прилёте делегации СНС в Киев Н.С.Хрущёв проинформировал И.В.Сталина (документ № 55), а З.Фирлингер министра иностранных дел Чехословакии (документ № 56).

Возможно, информация словацкой делегации легла в основу шифротелеграммы С.М.Штеменко, направленной в эти дни на имя маршала И.С.Конева: «Германские самолёты обстреливают повстанческие города. В Дубнице бои с немцами на оружейных фабриках. В Тренчине половина гарнизона, присоединившаяся к повстанцам, сражается южнее города. В Тренчине около 3000 немцев. Леопальдов и Кежмарок заняты немцами. Из Левога немцы выбиты. Словацкие части оставили Попрад. Противник бомбит аэродромы «Три дуба» и Мокрадь. Подберёзовая занята немцами. Командующий словацкими войсковыми частями подполковник Голиан просит бомбить аэродромы Кежмарок и Малацки, где сосредоточено много германских самолётов»<sup>1</sup>.

Хотя это были предварительные сведения, но большого сомнения они не вызывали. А ведь в основе операции лежала идея удара восточнословацкого корпуса из района севернее Стропкова навстречу Красной Армии с целью открытия проходов через Карпаты. Обстановка в полосе предстоящей операции осложнялась, из её плана выпадало одно из важных звеньев. Партизаны, хотя и развернули активные боевые действия, нанося чувствительные удары по тылам врага, ввиду удалённости районов их действий от линии фронта не могли оказать существенной помощи нашим войскам. К тому же, нарастив свои силы, немцы стали теснить и партизан. К 8 сентября им удалось захватить, кроме Попрада и Тренчина, также Ружомберок и Жилину.

В такой сложной оперативной обстановке началась Карпатско-Дуклинская наступательная операция. 8 сентября войска левого крыла 1-го Украинского фронта и часть сил 4-го Украинского фронта перешли в наступление. Цель операции – оказать помощь Словацкому национальному восстанию.

О сложной оперативной обстановке в полосе начавшегося наступления войск говорили и те сведения, которые стали поступать из Словакии от Скрипки. Направлял он их на имя начальника штаба 1-го Украинского фронта генерала В.Д.Соколовского, а тот, в свою очередь, в Генеральный штаб. Уже 8 сентября на стол А.И.Антонова легло первое донесение от Ивана Скрипки (документ № 57).

На следующий день Соколовский донёс: «В течение 9 сентября немецкие войска продолжали наступательные бои против словацких войск и партизанских отрядов от Братиславы на северо-восток, от Жилины на юго-восток и от Кежмарок – на юго-запад»<sup>2</sup>.

Информация от Скрипки, основанная на оперативных данных Военного центра Словакии, помогала ГШ КА и командованию фронтов более объективно учитывать быстро меняющуюся обстановку в Словакии, вносить коррективы в начавшуюся наступательную операцию.

Утром 8 сентября после тщательного анализа всех данных синоптики дали прогноз на улучшение погоды. Генерал Счётчиков приказал подготовить к полёту в Словакию максимальное количество самолётов. После скрупулёзного анализа всех своих возможностей, командиры авиадивизий доложили, что на советско-словацкую трассу можно вывести в общей сложности 62 бомбардировщика.

Лётный состав засел за подготовку. Поставив задачу командирам авиаполков, И.И.Кожемякин вместе с руководителями тыла авиадивизии вылетел в Калиновку. Самолёт пилотировал Феодосий Шкода. Перед командиром соединения стояла задача оценить возможности аэродрома Калиновка по приёму самолётов и личного состава в связи с предстоящим перебазируванием. Работали до 15 часов. Согласовав с командиром 5-й авиадивизии П.И.Кондратьевым все необходимые дела, приняли его предложение пообедать. В Умань вернулись к контролю готовности экипажей. Однако уже в Калиновке стало ясно, что погода ухудшается.

Для более детального анализа синоптической обстановки в районе цели ушёл экипаж командира эскадрильи 13-го авиаполка Г.И.Баймурзина. Информация с борта самолёта о погоде на маршруте подсказывала, что на боевое задание следует выпускать только те экипажи, которые освоили полёты в сложных условиях. Кожемякин приказал разведчику погоды пройти дальше на юго-запад. Углубившись ещё на 45 километров, Баймурзин установил, что этот район охвачен грозами. Командир авиакорпуса боевую задачу с 5-й авиадивизии снял, а Кожемякину приказал готовить к полёту только сильные экипажи. Таких набралось 15.

Первый раз подготовился к полёту в Словакию 335-й авиаполк. При последних указаниях его командир В.А.Гордиловский попросил выступить своего заместителя по политчасти А.Л.Пашкевич, в прошлом техника по приборам, который, проявив способности на комсомольской и партийной работе, стал политработником. В полк при его формировании пришёл из ВВС. Освоил смежную специальность штурмана и получил допуск к

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 236, оп. 2712, д. 211, л. 91.

<sup>2</sup> Там же, д. 104, л. 77.

полётам. Отдался этому делу в полную силу. Правда, сочетать две обязанности в условиях войны – дело невероятно трудное. Но Пашкевич с этим справлялся.

С транспортом в полку было плохо, и он, заядлый мотоциклист, раздобыл себе двухколёсного «коня» и успевал в своём многоликом замполитском деле повсюду. Его высокая худая фигура, сгорбленная к рулю, мелькала на самолётных стоянках, у каптёрки технических служб, у штабов авиаполка и соединения, на улицах Умани, повсюду, где были люди. Хороший организатор, скромный и порядочный, он магнитил к себе подчинённых. Они тянулись к нему с бедами, сомнениями и помыслами. Любое сколько-нибудь значимое полковое дело не обходилось без его участия. Вот и сейчас на постановке задачи он держал речь перед теми, кто первый раз готовился к полёту в Словакию, кто, возможно, в полёте столкнётся с трудностями. Их надо будет преодолеть во что бы то ни стало. Словаки теперь – братья по оружию, которого у них мало, его обязательно надо туда доставить. И обязательно надо вернуться. Всем до одного.

Зелёная ракета прервала речь замполита. Лётный состав потянулся к боевым машинам. До линии фронта погода была сносной. Затем началось её постепенное ухудшение. Некоторые экипажи стали возвращаться с маршрута. Те же, кто проявил настойчивость и достиг цели, встретили здесь фронтальные грозы, ливневые дожди и почти нулевую видимость. Некоторые смельчаки опускались до безопасной минимальной высоты, но земля была плотно упакована облачностью.

Среди тех, кто пытался пробиться через панцирь, находился и молодой командир корабля Ю.С.Филимонов. На задание он ушёл вместе с заместителем командира эскадрильи С.А.Казаровым. Это был обычный плановый контроль. Проверяющий сидел на правом сиденье и практически не вмешивался в действия командира корабля. В район Зволена вышли на высоте 3000 метров. Где-то там, внизу, под толщей облаков, точка сброса. Она в лощине между гор. Простившись с луной, нырнули в омут. До полутора тысяч спустились смело – горы опасности ещё не представляли. Затем чем ниже, тем страшнее. Глаза бегают по приборам, изредка – короткий взгляд за борт самолёта, а там – ни зги. На тысяче метрах Казаров не выдержал:

– Хватит, выходим!

Филимонов, не мешкая, потянул штурвал на себя.

На обратном маршруте в районе Стрый на самолет командира корабля В.И.Ромашевского напал истребитель неустановленного типа. Его хозяин оказался настолько настойчивым, что за короткое время, несмотря на защитный огонь бомбардировщика, сумел произвести семь атак. В конце концов, воспользовавшись малой высотой полета, летчики прижались к земле и «растворились» на её тёмном фоне.

В эту ночь ни один самолёт авиакорпуса над аэродромом «Три дуба» не разгрузился.

Четырежды соединение летало в Словакию, люди втянулись в новую для них работу, лётный состав ухаживал за боевыми заданиями с большим желанием, техника, подготовленная инженерно-техническим составом, действовала практически безотказно. Но оказание помощи повстанцам прервала непогода.

Несколько дней кряду на словацкую трассу выходили только те, кто анализировал синоптическую погоду. В ночь на 10 сентября это задание выполнил экипаж 22-го авиаполка под руководством К.И.Антипова. Лётчик пришёл в авиаполк из гражданского воздушного флота, имея за плечами десятилетний стаж работы. Вполне понятно, что в своём служебном росте засидеться он не мог, и уже через несколько месяцев ему доверили эскадрилью. Немножко полетал с заместителем штурмана М.М.Кирилловым, а потом тот, «предав» Антипова, ушёл в авиаполк. В экипаж влился новый штурман Н.В.Орлов. И, надо сказать, эффективность боевой работы не снизилась.

Полёт в Словакию на разведку погоды оказался трудным. Измотали грозы, которые гуляли на большей части маршрута. Они, в конце концов, и не пропустили экипаж в район Зволена.

В ночь на 11 сентября на словацкую трассу впервые вышел экипаж командира корабля 335-го авиаполка А.С.Калошина. Задача та же – разведка погоды. В бомболуке висело 6 ПДМ. Штурман и радист, применив радиосредства, сумели вывести корабль в район Зволена. Однако пробить облачность не удалось. Взяли курс домой. Шли в сплошных облаках. На высоте 4000 метров появились первые признаки обледенения: ветровые стёкла затянулись узорчатой плёнкой, ухудшился обзор, уменьшилась тяга моторов.

– Включай антиобледенитель, будем подниматься! – приказал командир корабля своему помощнику Глебу Масюлису.

Самолёт набирал высоту неохотно. С каждой минутой управлять им становилось всё сложнее и сложнее, падали обороты моторов, чувствовалось, что обледенение захватило переднюю кромку крыльев и винты. Но лётчики изо всех сил старались набрать высоту. Казалось, ещё немного и над головой появится долгожданный чистый простор, свободный от туч. На 5000 метрах машина, окончательно потеряв аэродинамические свойства, вышла из повиновения и стала падать. Калошин приказал радисту:

– Передай, что падаем!

Оба лётчика в четыре руки двигали штурвал вперёд и назад, работали педалями. Но самолёт не поддавался управлению и сыпался вниз.

– Глеб, следи за высотомером!

А как за ним следить, если удержаться в кресле и то трудно, если приборы пляшут перед глазами. Калошин уже готов был дать команду покинуть самолёт, но буквально в последний момент почувствовал, что

машина приобретает устойчивость. Мало-помалу заработали рули глубины. Лётчик подал сектора газа вперёд, посмотрел на секундомер. Стрелка нервно дрожала на отметке 1000 метров.

– Все на месте?

Никто самолёт без команды командира не покинул. Штурман Н.Е.Мурашко стал уточнять местонахождение. Оказалось, что до Умани оставалось ещё километров пятьсот. Сели сходу. Не сели, а плюхнулись сплошной ледяшкой. На полном газу зарулили на стоянку, вылезли наружу. С крыльев и фюзеляжа самолёта стекала вода. К бомбардировщику на машине подъехали командир авиаполка и штурман.

– Ну что, размораживаетесь?

– Да вот видите, товарищ подполковник!

– Вижу, а груз?

– Привезли! Висит в бомболуке. Некогда было даже думать о сбросе.

– Вот вам и генерал под названием погода. Ну ладно, садитесь в машину и дуйте в столовую. Скажите водителю, чтобы вернулся за нами.

Измотанный трудным полётом экипаж уехал. На самолёте, приводя его в порядок, трудились техники. Командир авиаполка и штурман отошли в сторону. Отношения между ними не ограничивались только служебными делами. Сферу должностных контактов командира и штурмана окружала тонкая своеобразная аура, порождённая взаимной симпатией.

Военные дорожки свели их в 15-м авиаполку, в который А.А.Горбачёв после окончания академии прибыл заместителем к штурману авиаполка Герою Советского Союза В.Н.Михайлову. Появился в модной коверкотовой гимнастёрке, весь из себя, аккуратный и подтянутый, с хорошим багажом теоретических знаний, в расцвете своих физических сил. Тридцать три от роду есть тридцать три.

Михайлов академий не кончал, но имел такое штурманское чутьё, что мог поразить самую трудную цель – движущийся железнодорожный состав. С ним по самому этому штурманскому чутью соперничал лишь Коля Самошкин. Однако у штурмана было пристрастие к огненному змию. Оно, в конце концов, взяло верх. Стал вопрос о его переводе из полка. Михайлова под своё крылышко взял командующий ВВС А.А.Новиков, который знал штурмана по ленинградскому небу. Но перевод и более высокая должность не одолели пристрастия. 6 июля 1943 года Михайлов умер от отравления алкоголем.

В 15-м авиаполку его место занял Горбачёв. Гордиловский был в то время заместителем командира авиаполка. Решение совместных служебных задач, а особенно вылеты в составе одного экипажа на боевые задания, в которых как никогда лучше раскрываются подлинные человеческие качества, сблизили их до уровня товарищества и даже дружбы. И ещё одно сугубо личное дело объединяло их. Гордиловский, будучи прекрасным лётчиком и толковым организатором, не любил канцелярскую писанину. Скрывая этот свой недостаток от своих заместителей, он иногда, особенно если документ был серьёзным, просил помощи у Горбачёва.

Когда в апреле 1944 года Виталию Гордиловскому поручили формировать новый авиаполк, он уговорил командование авиадивизии дать ему Горбачёва, у которого, к тому же, не всё было гладко во взаимоотношениях с командиром авиаполка С.А.Ульяновским.

Штурманом он был сильнейшим. Вот какую характеристику дал ему его непосредственный начальник А.И.Матвиенко: «Горбачёв нутром чувствовал, где цель, где аэродром. Александр Ананьевич уже был штурманом авиаполка, когда выяснилось, что он дальтоник. А выяснилось это, когда поставили неоновые лампы разных цветов. Но бомбил отлично!».

Полёты в Словакию для молодого авиаполка являлись делом принципиально новым, и подготовкой к ним приходилось заниматься основательно, особенно штурману. В первый полёт, когда шесть экипажей авиаполка к цели не пробилась, Горбачёв не ходил. Его Гордиловский, несмотря на все уговоры, попросту не пустил. Теперь штурман повёл новую атаку.

– Ты видишь, Виталий, какая погода, как трудно ребятам приходится.

– Я уже созрел.

– Как понять?

– Тебе надо лететь. С кем собираешься? Давай вот что. Я хочу выпустить с Пашетовым молодого командира корабля Гриневича, вот и лети с ними. Аликину можешь дать отдых.

Подшла машина, но техники ещё не завершили свои дела.

– Давай подождём.

Гордиловский и не подозревал, что в костёр дружбы с Горбачёвым, проявив заботу о техниках, он подбросил ещё одно полено. Чуткость и отцовское внимание командира авиаполка к людям Горбачёв ценил превыше всего.

В ночь на 12 сентября погоду по маршруту анализировал экипаж 22-го авиаполка командира корабля С.В.Жиганова. Штурманом у него в этом полёте оказался один из сильнейших штурманов не только авиаполка, но и всего авиакорпуса Ф.С.Румянцев. Подменял он на рабочем месте Александра Махова, который, будучи начхимом авиаполка, летал за штурмана. И надо сказать, не всё хорошо у него получалось. А после того, как их со Сверщевским сбили, он даже стал побаиваться боевой работы.

...Махов продумывал все возможные варианты неприятностей, которые могут случиться в воздухе, и в связи с этим запасался продуктами. А ещё он вводил всякого рода новшества в своём штурманском ремес-

ле, которые, по его соображению, должны были облегчить работу на борту самолёта, но они, как правило, приводили к курьёзным случаям.

Как-то он решил, что все неудобства в штурманской кабине оттого, что там нет столика. Хотелось смастерить что-либо оригинальное, всем штурманам на удивление. Пока его пытливая рационализаторская мысль билась над этой вожаденной мечтой, штурман нашёл, так сказать, временное решение этой проблемы, приспособив под столик...канистру. Обыкновенную, железную, двадцатилитровую.

Новшество решил испытать при очередном полёте на боевое задание. Лететь надо было куда-то на юг. Пристроил канистру возле навигационного компаса А-4, разложил все свои штурманские причиндалы и, довольный, приготовился к работе.

Взлетели с Остафьево. Расстелив на канистре карту, Махов дал лётчикам курс и, посматривая вниз, стал ожидать исходного пункта маршрута (ИПМ). Им была Таруса. А её что-то нет и нет. Штурман заёрзал на своём рабочем месте, но надежды всё же не терял. Пролетели ещё несколько минут. Ни Оки, ни Тарусы.

– Командир, э-э-э...

– Что, Саша?

– ???

– Чего молчишь?

– Так...э-э-э... расчётное время вышло, а исходного пункта нет...

В общем, дело завершилось тем, что экипаж вынужден был возвращаться, а свой родной аэродром нашли благодаря тому, что ПВО лучами зенитных прожекторов указала направление на Остафьево.

Причину того, что самолёт уклонился вправо и ушёл с курса, утром следующего дня выяснили наземные радисты. Сработала злополучная канистра. Под её влиянием стрелка магнитного компаса, направленная, как известно, на магнитный полюс земли, отклоняясь вправо, увела самолёт в сторону от маршрута. Импровизированный стол штурмана покинул его кабину. Канистра вернулась к исполнению своих функциональных обязанностей. Постепенно о Махове сложилось мнение, как о посредственном штурмане, его «чужачества» стали темой для разговоров, на которых острословы оттачивали свой язык. А острословами АДД была богата, и вряд ли хоть один её авиаполк не имел своего мастера художественного слова...

Степан Жиганов сам по себе был лётчиком смелым и сильным. Командование доверяло ему сложные задания. Иногда, для усиления, подсаживало более сильного штурмана. А таким и был Фёдор Румянцев.

Экипаж прошёл по всему маршруту. Погода – дрянь: дожди, местами обледенение, облачность от восьми до девяти баллов, цель плотно закрыта. Не сбросив груза, вернулись в Калиновку.

В ночь на 13 сентября задачу на разведку погоды вновь получил Иван Лещенко. К цели не пробилась.

Все эти дни, когда непогода оккупировала пространство между Словакией и европейской частью Советского Союза, экипажи каждый день готовились к уже подготовленному вылету, а инженерно-технический состав ещё и ещё раз проверял уже давно проверенную материальную часть самолётов. Всем надоело заглядывать в полётные карты, крутить гайки, подвешивать на бомбодержатели и снимать с них ПДМ. Балом правили синоптики. Однако всему приходит конец. Непогоде тоже.

В 16.30 13 сентября из штаба авиакорпуса поступила команда: готовить к полёту в Словакию сильные экипажи. В бой направлялись только старики.

Через тридцать минут командир 13-го авиаполка получил приказ выделить 12 экипажей, из них одного осветителя НБП. Дмитриев решил составить полковую группу из равного количества самолётов от всех трёх эскадрилий. Задание на освещение начала боевого пути получил экипаж В.С.Фёдорова. Командиру 335-го авиаполка необходимо было выделить 13 самолётов. Таким образом, от 4-й авиадивизии на боевое задание готовилось 25 наиболее опытных экипажей. Кроме этого, 6 самолётов на словацкую трассу отрядил 22-й авиаполк. Контроль результатов работы всей группы поручили Герою Советского Союза Карпенко.

К полёту всё готово. Нужны только сведения о фактической синоптической обстановке в районе цели. Высланные несколько часов назад разведчики из Умани и Калиновки донесли о том, что погода по маршруту удовлетворительная. К 23 часам они передали обстановку и в районе цели. Она говорила о том, что лететь можно.

Последние указания. Синоптики довели самые свежие данные о метеобстановке, полковые врачи, извлекаемая из солдатских наволочек таблетки драже «Кола», раздали каждому члену экипажа. Командиры еще раз напомнили об осмотрительности в воздухе. Ракета зазеленила небосвод.

Ожил, загрохотал разногласицей автомобильных и авиационных моторов уманьский аэродром. То там, то здесь зажигались и гасли различные огоньки. Вот мощный сноп света выхватил из темноты кусок взлётной полосы и сразу же по ней побежал бомбардировщик с бортовым номером 04. Он грузно оторвался от земли. Луч прожектора погас. Две световые точки от выхлопных патрубков некоторое время дрожали в воздухе, уходя выше и дальше, а затем растворились в темноте ночи. Это ушёл на боевое задание экипаж В.С.Фёдорова. За ним в воздух поднялись другие экипажи.

Весь боевой эшелон растянулся в шестидесятиминутном интервале. Когда его последние самолёты прокатили над Винницей, с аэродрома Калиновка взлетела шестёрка 22-го авиаполка. Полёт протекал при ясной погоде. Где-то внизу проплывали редкие облака, видимость – четыре-пять километров. Экипаж-осветитель вышел в район Попрада в точно назначенное время. Штурман Н.А.Попков сбросил первый САБ в 00.45.

Задача экипажа сводилась к тому, чтобы, делая круги в этом районе, периодически бросать светящиеся бомбы, фиксируя начало боевого пути.

Точку сброса впервые обозначал светомаяк, однако мигание рефлектора оказалось настолько нечётким, что «прочитать» подаваемые сигналы было весьма трудно. Кроме этого, словаки выложили полосу огней с севера на юг. На три белые ракеты с самолёта земля отвечала двумя – вверх и в северном направлении. Такое дублирующее обозначение цели в значительной мере облегчило работу экипажем, особенно тех, которые пришли в район Зволена впервые. А таких оказалось большинство. Среди них – экипаж 335-го авиаполка А.Н.Миронова.

...Родился он в марте 1919 года в Нижнеудинске Иркутской области. В шестилетнем возрасте с родителями переехал в город Тайгу. Желание стать лётчиком пришло в период срочной службы в армии. Осуществилось оно в Новосибирской авиационной лётной школе. Усовершенствовал свои первые авиационные знания и начальный опыт в Высшей школе лётчиков и штурманов в Иванове, а уже в процессе войны, будучи в 335-м авиаполку, переучился на Б-25. Влился в довольно опытный экипаж М.Д.Козлова, в котором штурманское место занимал А.В.Щукин. Получили сложное задание – произвести разведку погоды и отбомбиться по аэродрому Сеца. А ещё необходимо было, как выразился командир корабля, «показать войну» представителю Генерального штаба.

Весь полёт к цели прошёл за облаками, а минут за десять до Сеца их словно обрезало. Ночь безлунная, видимость отличная. Радист занялся передачей информации о погоде, штурман прильнул к прицелу, а Козлов и Миронов начали сходу заводить Б-25 на цель. Атака была внезапной, зенитки рывкнули лишь после того, как на аэродроме возникли два крупных очага пожара.

Выйдя из зоны обстрела западнее объекта, стали в круг, давая возможность контролёру просмотреть работу других экипажей авиаполка. Вернулись в Монино, пошли рапортовать на КДП. Командир авиаполка, выслушав доклад, спросил у представителя Генерального штаба:

– Ну что, убедились, что мы пожары рисуем не только на бумаге?

– А я и не сомневался!

В бортовом журнале проверяющий написал: «Задание выполнено отлично». Многому научился в экипаже Козлова Миронов. Ну, скажем, инициативе. 27 декабря 1942 года вышли на Вязьму. Только проскочили линию фронта, как радист докладывает: приказано возвращаться. Обидно стало – на борту 2000 кг бомб, опасный участок маршрута пройден, и вдруг возвращаться. Решили хоть что-нибудь поискать. На прямой, как стрела, железной дороге Ржев – Вязьма заметили товарняк. По наклону дымового хобота определили направление его движения. Цель словно на ладони. Козлов полностью доверил штурвал правому лётчику. Миронов зашёл под острым углом к движущейся ленточке вагонов, строго выдержал высоту, а Щукин серией бомб перекрыл состав.

Вскоре Миронов стал командиром корабля. Боевые успехи венчали награды – орден Красной Звезды и два ордена Красного Знамени. При формировании в авиадивизии 335-го авиаполка ему предложили должность заместителя командира эскадрильи.

На словацкую трассу вышел впервые. Погода на маршруте устраивала всех, но в особенности штурмана и лётчиков: Иван Ярмо мог сверять свои расчёты и радиоданные с характерными ориентирами на земле, а лётчики были довольны тем, что в небе бродят отдельные облака, которыми, как одеялом, можно укрыться на тот случай, если кому-то захочется поближе познакомиться с бомбардировщиком.

Моторы гудят, гудят. Мучительно хочется спать. Хорошо бы встряхнуться, ну, например, чего-нибудь испугаться. Но всё спокойно. Время от времени командир вызывает то радиста, то стрелка, спрашивает, что они там делают, как поживают, не вздремнули ли случайно. Сделать это под звёздами и луной в полночь – плёвое дело. А смотреть надо в оба. Подкрадётся пират, расстреляет в упор из пушек, и в лучшем случае – дёргай за кольцо парашюта.

– Бр-р-р!

– Что, командир? – правый лётчик Исаков наклонился к Миронову.

– Да так, сон прогонял.

Мерцают фосфорическим светом приборы. Еле уловимо подрагивают стрелки, застыв на цифрах и рисках. Периодически через них Миронов «заглядывает» в моторы, бензобаки. Там всё нормально. Командир вызывает корму:

– Посматривайте внимательнее за облаками, если нам они – прикрытие, то истребителям – хорошая засада для атаки.

– Смотрим командир, смотрим! – ответил радист.

И снова тишина, только тянут свою песню трудяги-моторы. Стало прохладно.

– Иван, как дела?

– По расчёту времени выходим на Грон, но что-то ничего не видно.

– Ищи, он нас выведет на Зволена.

– Да вот он, прячется в складках гор. Три вправо!

– Есть три вправо!

Через двадцать минут Ярмо докладывает, что под крылом Банска-Бистрица и даёт новый курс – строго на юг с одновременной потерей высоты. Ещё через пятнадцать минут прошли Зволена. Впереди прорезалось еле

уловимым блеском несколько точек. Миронов бросил взгляд на высотомер. Прибор показывал 1100 метров. Увеличил угол снижения. Стрелка резвее пошла по кругу.

– Командир, можно отработать с ходу, выходи на пятьсот метров.

– Есть пятьсот метров! А мигалка какая дохлая!

– А зачем она нам, видишь, какие хорошие огни. Даю ракеты!

Зажглись и отгорели три белых огонька, но земля в переговоры не вступила.

– С ходу не получилось, проходим холостым! Вот паршивцы, спят, что ли?

Наконец с земли одна за другой взвились две ракеты, но было поздно – точка сброса оказалась позади. Сделав разворот, Миронов вновь завёл машину на цель. Ярко нажал на кнопку. Через несколько секунд стрелок доложил о раскрытии шести ПДМ.

– Теперь домой!

Штурман авиаполка Александр Горбачёв прилетел в район Зволена в экипаже командира корабля Пашетова. Сбросили свой груз. Не наделённый официально функциями контролёра, он всё же приказал лётчику сделать пару кругов над целью. Его подопечные работали на славу: сброс производился с заданной высоты, все грузы приземлялись в районе аэродрома. Просмотрели для интереса и работу наземных команд. По лётному полю, невзирая на десантирование мешков, курсировали две автомашины с зажжёнными фарами. Чувствовалось, что там, на земле стараются убрать драгоценный груз как можно быстрее. Полный впечатлений, Горбачёв вернулся домой. Теперь, когда всё «пощупал» сам, можно более предметно руководить штурманской службой авиаполка.

Не выполнили задание два экипажа 335-го авиаполка – В.М.Рабиновича (отказала бортовая радиостанция) и А.М. Колясникова (из-за слабой работы маяка). В 13-м авиаполку все 11 экипажей задание выполнили. Контролирующий Аким Карпенко, давая оценку дивизионной группе, отметил отличную работу связи.

Кучно сбросили свой груз штурманы пяти экипажей 22-го авиаполка. Разведчик погоды Пётр Петров свои мешки привёз в Калиновку. Вновь, как и в предыдущие разы, в период нахождения экипажа над целью сигналов ещё не было.

Всего задание выполнили 27 экипажей из летавших 31. Они доставили 165 ПДМ. Общий вес грузов составил 21.05 тонны. В эту ночь повстанцы получили 2 ДШК, 250 автоматов, 50 ПТР, 50 ручных пулемётов, 20 станковых немецких пулемётов, 1000 ручных противотанковых гранат, радиостанцию и по три боекомплекта к каждому виду оружия.

Следует сказать, что помимо военных грузов в Словакию отправлялась и агитационная литература. Об этом, в частности, говорит следующая информация заместителя начальника Главного политического управления генерал-лейтенанта И.В.Шикина на имя начальника Главного разведывательного управления Красной Армии генерал-лейтенанта И.И.Ильичёва: «В соответствии с личной договорённостью направляю Вам 9300 экземпляров плаката «Чехи! Вступайте в ряды партизан!», предназначенного для распространения в Чехословакии. О времени и месте распространения плакатов прошу поставить меня в известность»<sup>1</sup>.

В эту ночь ответственное задание получила группа ГВФ при УШПД. Накануне генерал Т.А.Строкач проинформировал командира группы о том, что он по ВЧ переговорил с маршалом авиации Ф.А.Астаховым, который приказал «Безоговорочно совершить две посадки на аэродроме «Три дуба». Трудно сказать, почему заместитель командующего АДД употребил слово «безоговорочно». Ещё труднее выяснить, кто всё-таки из группы полетел в Словакию.

По сведениям начальника пражского военного института доктора экономических наук Зденека Прохазки, 13 сентября 1944 года советским самолётом с аэродрома «Три дуба» в качестве пленных убыли генералы Ф.Чатлош и Ю.Туранец. По всей видимости, эту работу исполнили лётчики группы ГВФ.

Доставленные в СССР генералы после войны были осуждены народным судом в Братиславе. Туранца первоначально приговорили к высшей мере наказания, но потом приговор смягчили на тридцатилетнее тюремное заключение. Умер он в 1957 году. Чатлоша приговорили к пяти годам. Он умер в 1972 году, будучи пенсионером.

Всё это было написано мной восемь лет назад. За это время, как уже отмечалось, в архиве президента РФ В.В.Марьиной найдены новые документы. Один из них подтверждает моё предположение – Туранец и Чатлош вывезены из Словакии в Советский Союз самолётом группы ГВФ при УШПД. Марьяина же сообщает и новые сведения о дальнейшей судьбе Чатлоша после его пленения: «Советская версия пленения Чатлоша изложена в письме первого секретаря ЦК КП (б) У Н.С.Хрущёва на имя Сталина (документ № 58). Версия же Чатлоша содержится в его показаниях, собственноручно написанных им в Бутырской тюрьме в Москве»<sup>2</sup>.

Прошло десять дней со дня начала работы АДД на Словакию. По погодным условиям четыре ночи из них оказались нелётными. За это время в Словакию советские лётчики доставили всего лишь 84 тонны различных военных грузов. Как по общему весу, так и по ассортименту это количество явно не удовлетворяло повстанцев. Ссылаясь на чехословацкие источники, В.В.Марьяина приводит такие сведения: «Словацкий национальный совет сообщал в Лондон 20 сентября: «Советская помощь оказывается, но не в той мере, которая существен-

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 485, л. 5.

<sup>2</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 166 – 167.

но улучшила бы нашу ситуацию». Сетовал и Голиан, донося Ингру: «У нас 50 тысяч вооружённых солдат, не хватает оружия»<sup>1</sup>.

О том, что поставки военного имущества в первые дни явно не удовлетворяли повстанцев, видно из докладной А.М.Белянова на имя А.И.Антонова, в которой отражены запросы чехословацкой военной миссии по видам вооружений по состоянию на 12 сентября (документ № 59).

Тем не менее, посол Чехословакии в СССР З.Фирлингер высоко оценивал советскую помощь этих первых дней. 14 сентября он сообщал Я.Масарику: «...Для твоей информации могу пока сообщить это: доставка оружия продолжается регулярно, но задерживается вследствие неблагоприятной погоды. Вторая наша авиадесантная бригада подготавливается... Как видно по операциям Красной Армии, Верховное Главнокомандование приспособило свой оперативный план в значительной мере к нашим просьбам, и 1-й Украинский фронт наступает от Санока в направлении на Медзилаборце и Дуклю. В операции участвуют наши первая и третья бригады. Из всего этого видно, что Советское правительство приняло все меры, какие вообще были возможны, чтобы Словакия была предоставлена самая незамедлительная помощь»<sup>2</sup>.

Братскую поддержку со стороны Советского Союза оценила и повстанческая газета «Правда»: «В течение нескольких дней присылаемые из Советского Союза подкрепления улучшили положение войск чехословацкого Сопротивления. Новое вооружение, при помощи которого наши войска успешно противостоят немецкой военной технике, повысило моральное состояние сражающихся войск»<sup>3</sup>.

Между тем сводки с места боёв, которые поступали в эти дни, отражали как негативные, так и положительные для словацких патриотов моменты хода восстания. Так, в сведениях за 9 сентября отмечалось: «Противник усилил натиск в Поважьи (долина реки Ваг) вдоль железнодорожной линии Кошице – Богумин. Бои в области Врудки – Жилина приобрели ещё более ожесточённый характер. В области Нитры продолжались оборонительные бои. У Тельгарда, который находится в наших руках, были отбиты атаки противника с большими для него потерями. На остальных участках без перемен».

В сводке от 10 сентября говорилось: «В боях в Восточной Словакии партизаны и чехословацкие войска освободили ряд селений, между ними Добра, Чемерна, Баньска, Злата Баня, Ганушовице и др., восточнее от Прешова на 15 – 30 километров. В боях было уничтожено 998 немцев, уничтожено 6 немецких танков, между ними два типа «Тигр», 3 броневика, 12 грузовиков и бронепоезд, взято в плен 33 солдата. Потери: 2 танка, 20 убитых, 38 раненых»<sup>4</sup>.

В целом же положение повстанцев Словакии ухудшалось. Это обстоятельство требовало, помимо доставки туда оружия, боеприпасов и другого военного имущества, помощи и людскими ресурсами. Речь идёт, прежде всего, о воздушно-десантной бригаде. Она к этому времени входила в состав 1-го чехословацкого корпуса, который командованием 1-го Украинского фронта привлекался к участию в Карпатско-Дуклинской операции. Её предполагалось использовать по прямому назначению. Шестой пункт плана операции предусматривал: «2-ю воздушно-десантную бригаду к началу операции, по обстановке, или выбросить на парашютах в район севернее Стройкова в расположение главных сил словацких дивизий, или посадить на аэродромах. Для этой цели необходимо для трёх рейсов 50 «Дугласов», которые прошу отпустить в моё распоряжение. Конев»<sup>5</sup>.

Пока план разрабатывался в деталях и обсуждался в высших инстанциях, командующий 1-м Украинским фронтом 3 сентября приказал командиру 1-го чак генералу Кратохвилу и начальнику тыла фронта: «2-ю воздушно-десантную бригаду погрузить на железнодорожные эшелоны и перебросить в новый район сосредоточения – Перемышль. Начало погрузки в ночь на 4 сентября. Начальнику тыла обеспечить перевозку бригады в течение суток»<sup>6</sup>.

Однако у командования корпуса всё ещё не было полной ясности, как бригада будет задействована в начавшемся восстании. 7 сентября Кратохвил запросил Конева: «Прошу сообщить ваше решение, будет ли 2-я бригада использоваться как десантная или пойдёт пешком»<sup>7</sup>.

9 сентября Конев приказал: «Бригаде выступить в 15.00 по маршруту Перемышль, Ваповце, Бабице, Бахупс, Домарауз и к 11 сентября сосредоточиться в лесу, 2 км западнее Домарауз. Марш соблюдать с полным соблюдением мер скрытности, используя для движения ночное время»<sup>8</sup>.

Таким образом, пока ещё не было принято окончательное решение об использовании бригады, Конев привлёк её к участию в Карпатско-Дуклинской операции в составе 38-й армии.

Вопрос о способе применения бригады в эти дни решался в самых высоких инстанциях. Десантная чехословацкая часть была обучена для ведения боя в тылу врага, она, по сути дела, и создавалась для выполнения этой задачи. Начавшееся восстание требовало её использования по прямому назначению. Чехословацкая сторона старалась убедить в этом советское командование. 6 сентября Фирлингер обратился по этому вопросу к А.М.Белянову (документ № 60).

<sup>1</sup> Россия XXI. – 2003, № 3. – С. 174.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 152.

<sup>3</sup> На вечные времена. – С. 146.

<sup>4</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 5, л. 34, 35.

<sup>5</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 137 – 138.

<sup>6</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 103, л. 112.

<sup>7</sup> Там же, д. 212, л. 44.

<sup>8</sup> Там же, д. 103, л. 390.

Продолжающееся наступление противника на повстанческий район, нанесение по нему ударов с воздуха требовало и прямой авиационной помощи. И эта возможность имелась. В СССР, как об этом уже говорилось в первой главе книги, был создан 1-й истребительный чехословацкий полк. Прилёт из Словакии группы словацких лётчиков позволил перевести его на новые штаты. Директивное указание из ГШ КА по этому вопросу поступило в штаб 1-го Украинского фронта 11 сентября (документ № 61).

Просьбу о перебазировании чехословацкого авиаполка в Словакию выразил ещё 6 сентября генерал Г. Пика в письме на имя А. М. Белянова (документ № 62).

14 сентября И. С. Конев получил сообщение от командования повстанческой армии о возможности приёма самолётов полка на аэродроме «Три дуба» и тут же дал распоряжение генерал-полковнику авиации С. А. Красовскому об отправке 1-го чиап в Словакию.

Просьбы об оказании помощи повстанцам людьми и авиацией поступали и из Словакии. 11 сентября в 16.30 разведотдел 1-го Украинского фронта направил Коневу очередную информацию об обстановке в повстанческом районе (документ № 63). Получив эту информацию, Конев в 19.15 направил Сталину шифровку: «Словацкая повстанческая армия в Средней Словакии продолжает вести тяжёлые бои с немецкими оккупационными войсками. Командование словацкой повстанческой армии и военный министр народного словацкого правительства обращаются ко мне с просьбой помочь им вооружением, истребительной авиацией и войсками, перебросив их авиацией. Такими возможностями ввиду отсутствия у меня транспортной авиации я не располагаю. Прошу ваших указаний по данному вопросу»<sup>1</sup>.

Анализ этих просьб, наряду с наличием достаточно широкой к этому времени информации о положении дел в Словакии, а также медленное развитие Карпатско-Дуклинской операции подводили Верховное Главнокомандование к выводу о том, что положение повстанцев ухудшается, продвижение советских войск через Карпаты не будет достаточно быстрым, поэтому перебрасывать воздушно-десантную бригаду и истребительный полк необходимо.

13 сентября А. И. Антонов направил Коневу директиву Ставки: «Верховный Главнокомандующий приказал перебросить на территорию Словакии 1-й истребительный чехословацкий полк и 2-ю чехословацкую воздушно-десантную бригаду в районы по согласованию с командованием повстанческой армии, с которым заблаговременно договориться. Для решения вопросов, связанных с переброской воздушно-десантной бригады, к вам вылетает представитель Голованова»<sup>2</sup>.

О решении Ставки ВГК начальник чехословацкой военной миссии незамедлительно проинформировал министра национальной обороны Ингра. Уже 16 сентября В. З. Лебедев передал в НКВД СССР реакцию президента Чехословакии на решение советского Верховного Главнокомандования (документ № 64).

Организацию переброски 2-й воздушно-десантной бригады в Словакию Ставка поручила командующему 1-м Украинским фронтом и командующему АДД. 13 сентября И. В. Сталин подписал приказ: «Для переброски чехословацкой бригады на территорию Словакии обязать командующего АДД Главного маршала авиации т. Голованова выделить 5-й авиакорпус дальнего действия. Ответственность за организацию и обеспечение переброски чехословацкой бригады возложить на командующего 1-м Украинским фронтом Маршала Советского Союза т. Конева, а за непосредственное выполнение переброски на командира 5-го авиакорпуса генерал-лейтенанта т. Георгиева. Переброску произвести в период с 17 по 21 сентября 1944 года»<sup>3</sup>.

В воспоминаниях А. Е. Голованова находим: «В первой половине сентября стало ясно, что в запланированное время (на пятые сутки) встреча войск 1-го Украинского фронта с восставшими не состоится. Было принято решение перебросить в Словакию чехословацкую десантную бригаду. Переброска была возложена на АДД. ... Ставка издала приказ, по которому командующий АДД для переброски чехословацкой бригады выделял 5-й авиакорпус»<sup>4</sup>.

Приказ Верховного Главнокомандующего расширял круг обязанностей авиации дальнего действия в деле оказания кадровой и военно-технической помощи Словацкому национальному восстанию. К полётам в Словакию привлекался ещё один авиационный корпус АДД.

## 5. Есть посадка на аэродроме «Три дуба»

5-й авиакорпус дальнего действия формировался в мае 1943 года на базе 53-й авиадивизии, которая имела свою предысторию.

В сентябре 1940 года в деревне Дубровицы близ Подольска была сформирована 23-я смешанная авиадивизия. Великую Отечественную войну она встретила, имея на вооружении самолёты СБ, И-16 и МиГ-3. Воевали лётчики в те трудные месяцы не щадя своей жизни. Вот только два примера. Они отражены в наградных листах, на основании которых два лётчика соединения были представлены к званию Героя Советского Союза.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 104, л. 102.

<sup>2</sup> Там же, д. 213, л. 489; Документы и материалы... – С. 151; Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – М., 2000. – С. 492.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11493, д. 12, л. 99.

<sup>4</sup> Голованов А. Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 471 – 472.



«Командир звена 170-го иап Константин Ефремович Анохин проявил исключительную храбрость и героизм в бою с фашистами. 4 июля, сопровождая бомбардировщиков в район Борисова, попал под обстрел зенитной артиллерии. Взрывом снаряда у самолёта оторвало левую часть хвостового оперения. Анохин не оставил бомбардировщиков и сопровождал их до аэродрома посадки. 6 июля по боевой тревоге Анохин ринулся в бой с налетевшими фашистскими бомбардировщиками. В неравном бою, один против пяти, Анохин сбил одного, а сам погиб смертью героя».

А вот что написано в первом томе краткого биографического словаря «Герои Советского Союза»: «...горящий самолёт направил на танковую колонну противника в районе с. Зубово (Оршанский район Витебской области)». Трудно судить, откуда взят этот факт, ибо в наградном листе он не отражён. Не говорится о наземном таране и в истории авиадивизии: «...бой проходил в районе аэродрома, за которым наблюдал личный состав двух полков...Анохин сбил один самолёт, который горящим упал в одном километре от аэродрома... В этом бою Анохин был смертельно ранен».

Как мог смертельно раненный лётчик направить самолёт в танковую колонну, которая, судя по всему, должна была находиться прямо на аэродроме? Тем не менее, это расхождение в фактах не умаляет героизма лётчика.

И второй наградной лист. «Степан Павлович Супрун, прибыв на фронт борьбы с фашистами во главе группы скоростных истребителей, показал себя бесстрашным командиром, мастерски владеющим скоростной машиной, наносил неоднократно фашистским стервятникам крепкие удары, уничтожал их самолёты и рассеивал пехоту. Группа, возглавляемая Супруном, сразу же отбила желание хождения фашистских стервятников на малых высотах, загнав их на высоту. В одном из боёв Супрун героически погиб. За героизм и отвагу достоин дважды Героя Советского Союза».

Оба наградных подписаны командиром 23-й сад полковником В.Е.Нестерцевым в один день – 9 июля 1941 года. Реализованы они также в один день – 22 июля.

Авиадивизию, понёсшую большие потери, в начале августа вывели в резерв. В сентябре в её состав ввели 3-й, а в декабре 1-й тяжелобомбардировочные авиаполки на самолётах ТБ-3. Она стала тяжелобомбардировочной и вошла в подчинение 5-го Управления ВВС Красной Армии. При его реформировании в марте 1942 года в авиацию дальнего действия соединение сменило нумерацию – стало 53-й дальнебомбардировочной авиадивизией. В неё вошёл третий авиаполк на ТБ-3 – 7-й дбап.

В мае 1943 года на базе 53-й авиадивизии развернули 5-й авиакорпус. Из имевшихся трёх авиаполков и приданного к моменту формирования авиакорпуса 325-го тбап создали две авиадивизии – 53-ю (1-й и 3-й тбап) и 54-ю (7-й и 325-й тбап). На руководящие должности авиакорпуса А.Е.Голованов назначил: командиром – генерал-майора авиации И.В.Георгиева, начальником политического отдела – полковника А.Д.Петленко, начальником штаба – полковника В.К.Богданова, главным штурманом – подполковника А.Т.Ковалёва, главным инженером – инженера-полковника М.А.Борискина.

Создание авиакорпуса пришлось на период перевооружения полков с ТБ-3 на Ли-2. Последний боевой вылет пяти ТБ-3 53-я авиадивизия совершила в ночь на 9 июня 1943 года, бомбардируя аэродром Сеща. В ночь на 11 сентября один ТБ-3 54-й авиадивизии отбомбился по железнодорожному узлу Красноград. Это были последние боевые полёты трудяг ТБ не только в авиакорпусе, но и во всей АДД.

С марта 1944 года в соединениях приступили к формированию третьих авиаполков – 336-го в 53-й и 340-го в 54-й авиадивизиях.

О том, как воевал личный состав соединения, говорят коллективные награды его авиадивизий и авиаполков. Сам авиакорпус получил почётное наименование Орловского. Орловской стала и 54 авиадивизия. Наименование Сталинградской присвоено 53-й авиадивизии. Все четыре основных авиаполка стали гвардейскими, причём один из них получил это звание первым в АДД – это 1-й тбап. Седьмому авиаполку, получившему гвардейское звание седьмым, номер оставили прежним. А вот двум другим авиаполкам нумерацию пришлось сменить: 3-й тбап стал 23-м, а 325-й – 29-м гвардейскими. Два авиаполка – 3-й и 7-й – удостоились орденов Красного Знамени. Всем четырём авиаполкам присвоены почётные наименования: 1-й стал Брянским, 3-й – Белгородским, 7-й – Гатчинским, 325-й – Красносельским.

Таким образом, в помощь Словацкому национальному восстанию привлекался ещё один авиакорпус АДД, личный состав которого имел солидный опыт транспортной работы, практику полётов к партизанам, а отдельные экипажи успешно выполняли задания разведывательных отделов фронтов, ГРУ и НКГБ. Этот опыт, без сомнения, служил залогом того, что личный состав шести авиаполков авиакорпуса сумеет достойно выполнить ответственное задание ГКО.

В качестве примера можно привести заброску на территорию Чехословакии нескольких разведывательно-диверсионных групп буквально накануне Словацкого национального восстания.

В ночь на 19 августа на борт самолёта командира корабля 7-го авиаполка Г.И.Губанова поднялись десять разведчиков. Все, за исключением радистки, имели кодовые имена, начинающиеся на букву «Ф».

Командир – Иван Афанасьевич Популенко («Факел»). Лейтенант Красной Армии. С 1 июля по 1 августа 1941 года находился в плену в городе Шепетовке. До 1943 года проживал в Гродно. С мая 1943 года – в партизанском отряде командовал диверсионной группой. Награждён орденом Красной Звезды. Его заместитель старший сержант Михаил Парамонович Осипов («Фадей») был в той же диверсионной группе того же

партизанского отряда. Радистка Надежда Дмитриевна Колбина («Кармен») окончила школу младших радиоспециалистов в городе Горьком. Разведчики: Борис Александрович Захаренко («Феликс»), Павел Фёдорович Стащюк («Фомин»), Василий Кондратьевич Иванов («Фиат»), югослав Павел Иванович Николич («Факт»), Анатолий Фатеевич Ананкин («Фуко»), поляк Игнат Витальевич Кушинский («Фед»), поляк Иван Петрович Башинский («Фичус»).

Группу «Факел» подготовил помощник начальника 3-го отделения РО 1-го Украинского фронта капитан Никитин. Все разведчики имели документы немецких оккупационных властей. Работать предстояло на территории Польши. Однако по вине штурмана экипажа А.Ф.Нетюхайло разведчики приземлились на территории Чехословакии – в районе Френтмад около села Трояновице. Командир группы и разведчик Башинский пропали без вести. Остальные соединились и стали уходить от преследования. Когда удалось оторваться, определили место приземления и доложили в Центр. Поступила команда: «Оставайтесь в этом районе и приступайте к разведке». Задача осложнилась ещё и тем, что весь груз (боеприпасы, взрывчатка, продукты) упали в деревню и были захвачены немцами. Возглавил группу Осипов.

4 сентября ушла первая развединформация: в районе Моравской Остравы немцы мобилизовали 5 000 местных жителей и отправили их на строительство оборонительных укреплений в районе Кракова. Кроме этого «Фадей» сообщил о дислокации в районе Саноч немецкой воинской части с номером полевой почты 37741. 13 сентября к группе «Факел» присоединились остатки разбитой немецкими карателями разведгруппы под командованием «Надёжного», которая была подготовлена подполковником Никольским и выброшена 16 августа на территорию Чехословакии. В боях с карателями группа потеряла несколько человек, в том числе и радиста.

Совместными усилиями установили наблюдение за перевозками на участке железной дороги Богумин – Чадца, обнаружили завод по производству боеприпасов и запасных частей для танков в районе станции Пржинец (15 км южнее Цешин), систему оборонительных сооружений в контролируемом районе. Удалось завербовать поляка Владислава Руш, который работал продавцом на железнодорожной станции Пржинец. 21 ноября под Цешинском захватили немецкого ефрейтора, который сообщил, что в город Брно из Франции прибыла дивизия под командованием генерала Капусте.

В декабре 1944 года в группу десантировался резидент Львовский с двумя радистками «Лилией» и «Камой». Впоследствии они были арестованы и убиты гестаповцами. Были ещё потери: разведчик «Фуко» пропал без вести, а «Фед» умер после тяжёлой болезни.

В декабре Центр назначил «Надёжного» командиром группы. Работали в тылу до 6 мая 1945 года. За это время РО фронта получил от разведчиков 130 радиogramм с ценными сведениями о противнике<sup>1</sup>.

В ночь на 25 августа на самолёте Ли-2 командира корабля 7-го авиаполка В.Ф.Воронина (штурман А.В.Тимохин, лётчик А.Г.Калядин, борттехник И.И.Находнев, радист И.Д.Карабанов, стрелок А.К.Плещёв) в район разведывательной работы прибыла группа «Тарас», состоящая из 11 человек. Вот её состав. Командир лейтенант Воробьёв Фёдор Владимирович, заместитель командира по разведке младший лейтенант Корянов Георгий Сидорович («Тадек»), заместитель командира по диверсиям Мостовой Кузьма Гаврилович («Трифон»); радистки Ганичева Лидия Сергеевна («Таня») и Улитина Варвара Ильинична («Надя»); разведчики Корнелюк Максим Авакумович («Том»), Горошко Владимир Петрович («Терентий»), Кочковский Цезарь Мартынович («Томас»), Завируха Иван Емельянович («Вихренко»), Кузьменко Пётр Кузьмич («Корненко»), Калашников Василий Иванович («Таран»).

Перед отправкой на территорию Словакии группа кратковременно побывала в тылу врага в районе Каменка – Струмилова. В связи с тем, что этот район был освобождён частями Красной Армии, группа, за исключением убитого Мостового, вернулась в РО 4-го Украинского фронта и приступила на конспиративной квартире города Львова к переподготовке. Готовил группу помощник начальника отдела капитан И.Н.Никитин.

Группе ставились такие задачи. Убить самолётом в тыл противника и приземлиться в районе 20 километров северо-западнее Брезно. Установить дислокацию частей противника в пунктах Ружомберок, Липтов-Градок, Попрад, Банска-Бистрица, Брезно. Вскрыть наличие и характер оборонительных сооружений, места расположения аэродромов, количество самолётов. Освещать перевозки по железным дорогам в направлении Липтов-Градок – Попрад, Попрад – Кежмарок, Попрад – Спешска, Брезно – Червеня-Скала. Обращать особое внимание на перемещение танковых и моторизованных частей. Организовать захват штабных машин и одиночных военнослужащих. Уничтожить военные объекты в районе работы.

Полёт в основном прошёл нормально, но не без происшествия. Правда, к нему экипаж не имел никакого отношения. Добрались до места сброса без особых затруднений. Со старшим группы решили, что надо будет сделать три захода: десантировать первую пятёрку, затем вторую, а уже потом груз.

Установив кодовую связь с землей, приступили к работе. И вдруг доклад: у одного десантника в салоне распутился парашют. Собрав его в охапку, удручённый парень готов был кинуться вниз. Его оттащили от двери и популярно объяснили, что это – верная гибель. Десять пассажиров ушли за борт, а одиннадцатый прилетел в Тирановку, где в то время базировался авиаполк.

Группа приземлилась в девяти километрах восточнее Банска-Бистрицы в основном благополучно, за исключением Горошко, который потерял глаз и вывихнул ногу. Вероятно, разведчики десантировались на лес.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9513, д. 10, л. 230 – 237.

На следующий день вышли на связь с Центром. Вскоре командир группы установил контакт с начальником жандармерии Банска-Бистрицы чешским подполковником Иосифом Шидар, который дал согласие сообщать информацию и оказывать другую помощь. Удалось наладить отношения и с командиром 3-го полка, расквартированного в Банска-Бистрице подполковником Голани и полицейским майором Дюмбала Андреем. Командир полка снабдил разведчиков оружием и продовольствием.

В группу были приняты несколько граждан из местного населения, чешские солдаты, дезертировавшие из немецкой армии. За счёт этого пополнения в группе к 5 сентября стало более 40 человек. Узнав об этом, Центр запретил командиру увеличивать состав группы. 5 сентября Воробьёв донес в РО фронта о том, что на территории Словакии все воинские формирования восстали против немцев и что в районе городов Прешов, Червеня-Скала, Попрад и Банска-Бистрица идут бои между немецкими частями и восставшими словаками.

В дальнейшем группа успешно вела разведку немецких и венгерских войск в заданном районе, а также организовала ряд диверсий. На боевом счету группы несколько пущенных под откос эшелонов, несколько взорванных мостов, складов с боеприпасами и горючим.

Несмотря на запрет Центра, к октябрю в группе было 210 бойцов. Она, фактически, превратилась в разведывательно-диверсионный отряд, из состава которого были выделены две самостоятельные группы, действовавшие в районе Зволена и Лученца. Ядро отряда в 90 человек, возглавляемое «Тарасом», действовало в районе села Буковина (19 км юго-восточнее Банска-Бистрицы), а в конце октября передислоцировалось в район Тисовец. В этот период группа снабжалась всем необходимым за счёт обозов словацкой повстанческой армии, а в конце декабря ей был сброшен груз из Центра.

В конце января 1945 года разведчики соединились с частями Красной Армии. Их работа в тылу противника получила высокую оценку РО 4-го Украинского фронта.

В ночь на 28 августа в район Мукачево десантировалась разведывательно-диверсионная группа в шесть человек под кодовым названием «Львов». В это время войска 4-го Украинского фронта наносили удары по войскам противника в предгорьях Карпат. Командованию фронтом крайне нужны были сведения о перевозках войск и техники противника по железным и шоссейным дорогам восточнее Мукачево – крупного узла коммуникаций в оперативной глубине врага.

Состав группы. Командир старший лейтенант Родин Константин Ефимович. Русский, уроженец деревни Подлосинка Барятинского района Смоленской области. Комсомолец, в армии с 1938 года. С июля 1943 года в 213-м батальоне инженерной бригады особого назначения. Шесть раз выполнял задания в тылу врага. Его заместитель сержант Сажин Матвей Фёдорович («Осень») 1922 года рождения (д. Мазы Залесского района Горьковской области) привлечён к разведработе в мае 1943 года. Дважды побывал за линией фронта. Радистка Мошина Валентина Фёдоровна («Лена»), 1922 года рождения. Сибирячка, член ВЛКСМ. Окончила курсы младших радиоспециалистов в Горьком.

Разведчики: Гормах Владимир Васильевич («Голубь»), Глеба Георгий Михайлович («Кварц») и Штефирце Георгий Михайлович («Грач»). Все молдаване.

Группе путём личного наблюдения предстояло освещать перевозки живой силы и техники противника по маршруту Мукачево – Свалава, скопления войск, наличие аэродромов и баз снабжения, наличие и строительство оборонительных сооружений. Кроме этого, через Г.М.Глебу необходимо было установить связь с подпольным комитетом «Народное движение», получать от него информацию и передавать её в Центр. Необходимо было также изучить возможность создания на базе этого комитета самостоятельной легализованной резидентуры с радистом.

Десантирование произведено согласно приказу в одном километре юго-западнее деревни Синяк (9 км северо-восточнее Мукачево). Однако приземление оказалось не совсем удачным. Трое разведчиков зависли на деревьях. Гормах не мог освободиться от парашюта в течение четырёх часов. За это время у него так отекли ноги и руки, что он восстанавливался 20 дней.

К рассвету собрались все, кроме Глеба, который, как позднее выяснилось, приземлился на большом расстоянии от остальных разведчиков и не смог встретиться с ними. Он влился в партизанский отряд Уста-Прищепы, который действовал в двадцати километрах на восток от Мукачево.

Потеря Глеба, знавшего язык, нравы и обычаи местного населения и саму местность, осложнила деятельность РДГ, так как карты, выданные Центром, оказались устаревшими и не совпадали с местными ориентирами.

Два неснятых с деревьев парашюта на следующий день обнаружили венгерские жандармы. Началась облава. Группа вынуждена была уйти в район деревни Нижняя Грбовица, где и работала до 14 сентября 1944 года.

Основным методом добывания разведывательных сведений стали личные наблюдения и захват пленных. Фиксирование поездов, проходящих по железной дороге Мукачево – Свалава велось круглосуточно со специально оборудованного пункта на расстоянии одного километра от объекта разведки. Здесь находились в основном командир и заместитель.

Однажды на пути с базы на НП они неожиданно встретились с двумя немецкими солдатами. Одного из них убили, другой скрылся. В связи с этим происшествием оставаться в этом районе стало опасно. 14 сентября группа перешла в лес в двух километрах на запад от деревни Сусково. 23 октября в районе базирования командир захватил двух румынских солдат. Их показания ушли в Центр.

В группе сложилось тяжёлое положение с продовольствием и радиопитанием. В начале октября РО фронта организовал выброску связника Воробьёва Ивана Павловича («Апостол») с тремя грузовыми мешками. Однако десантирование было произведено с большим отклонением. «Апостол» проявил малодушие и трусость. В течение недели он не мог сориентироваться, не принял должных мер к поиску груза и отсиживался в лесу до прихода войск.

28 октября разведгруппа «Львов» соединилась с частями Красной Армии. За два месяца нахождения в тылу в РО фронта было передано 76 разведывательных сообщений с весьма ценными сведениями.

В эту ночь в район Мукачево была выброшена ещё одна радиофицированная РДГ в составе четырёх человек. Вероятно, её кодовое название «Беда» предопределило всю дальнейшую деятельность и судьбу разведчиков. Неприятности начались сразу же после приземления в селе Буковинка. На земле встретились только двое – командир старший сержант Заруба Иван Филиппович и радистка Попович Мария Степановна («Радиевская»).

Командир родился в 1921 году в станице Незамаевская Краснодарского края. Русский, беспартийный. На фронте с августа 1942 года. В ноябре этого же года попал в 43-ю отдельную Краснознамённую инженерную бригаду особого назначения. В разведке Южного фронта с 1 июня 1943 года. Ровно год назад РО этого фронта был направлен связником в резидентуру «Донская», действовавшую в районе Карань – Волноваха. Второй раз, 25 января 1944 года в качестве связного десантировался к резиденту «Лиза» в район Н.Украинка. Выброска была неудачной – далеко от цели и вблизи фронта. Доставить радиопитание резиденту не удалось. Награждён орденом Красной Звезды и медалью «За отвагу».

Радистка родилась в 1925 году в селе Семидовка Сталинской области в семье рабочего. Комсомолка. В разведку была завербована резидентом «Донская» в тылу противника в районе Волновахи. После освобождения направлена в радишколу.

Оба разведчика группы «Беда» граждане Чехословакии из Закарпатской Украины – Петрище Иван («Юркин») и Човкаш Иван («Машика») после приземления с командиром и радисткой не соединились. Их судьба осталась невыясненной.

Первая связь с Цетром состоялась 30 августа. До 7 сентября удалось отправить несколько радиogramм с информацией о перевозках на участке Мукачево – Свалава. В связи с тем, что при десантировании два грузовых мешка найти не удалось, разведчики испытывали большую нужду в продовольствии. Стало заканчиваться и радиопитание. Ещё до окончательного выхода рации из строя удалось получить обещание РО фронта помочь с продовольствием. Самолёт ожидали с 14 по 20 сентября, но он так и не прилетел. Возможно, этому помешало отсутствие связи. Не дождавшись помощи, командир принял решение выходить с оккупированной территории. Голодные и босые разведчики направились в сторону линии фронта в направлении Свалавы. 24 сентября достигли села Черника и обессиленные остались в нём до прихода частей Красной Армии.

В своём отчёте И.Ф.Заруба указал на ряд серьёзных недостатков, которые проявились в ходе подготовки группы к заброске в тыл капитаном Горловым. Экипировка разведчиков была совершенно неудовлетворительной – одежда и обувь старые и рваные, на четверых выдали одну плащпалатку, уверяя, что и она не будет нужна. А командиру и радистке более месяца пришлось находиться в лесу под проливными дождями. О вылете узнали за четыре часа, отправка на аэродром была поспешной, даже боевой приказ подписывался у трапа самолёта. Командир указал и на халатность экипажа, который выбросил группу прямо на село.

Изучив доклад И.Ф.Зарубы, руководство РО 4-го Украинского фронта отметило, что подготовка разведывательно-диверсионной группы «Беда» была проведена «крайне небрежно, преступно». По этой причине разведчики свою задачу не выполнили.

В ночь на 27 августа в район Ужгорода в интересах командования 4-го Украинского фронта самолётом Ли-2 вылетела разведывательно-диверсионная группа «Садко». В её составе было 6 человек – пятеро русских и один чех. Командир старшина Шубин Василий Антонович, его заместитель Володин Леонид Александрович («Буйный»), старший радист Глущев Василий Степанович («Мстителю»), радистка Болотова Анна Васильевна («Вольта»). Разведчики-диверсанты Кузьма Андрей Янович и чех Кирак Михаил.

Разведывательный отдел фронта поставил группе следующие задачи. Действовать нелегально, находясь в лесу северо-западнее Ужгорода. Установить постоянное наблюдение за шоссе и железной дорогой Ужгород – Перечин. Выявить численность и дислокацию противника в районе Ужгорода, вести разведку аэродромов и баз снабжения. Изучить наличие старых и строительство новых оборонительных сооружений в районе города. В период отхода войск противника взрывать мосты, железнодорожные эшелоны, автомобили. Нападать из засад на отдельных военнослужащих и автомашины, захватывать пленных с документами. По выполнении задания, при отсутствии радиосвязи или боеприпасов переходить в лес и организовать партизанский отряд. Ещё была особая задача: сохранить от разрушения и эвакуации химический комбинат в городе Перечин.

Группа была хорошо оснащена. Она имела две радиостанции и 8 комплектов питания к ним на месячный срок. Имелись пистолеты и автоматы. Все разведчики были в гражданской одежде, которая, как потом выяснилось, не соответствовала одежде местных жителей.

Командир группы и его заместитель имели солидный опыт работы в тылу. Единственное, чем был недоволен Шубин, так это тем, что перед самым отлётом в группу был включён разведчик Кузьма. Русский, уроже-

нец Закарпатской Украины, член КПЧ, бывший военнопленный венгерской армии. Этот набор труднопонятных биографических сведений Андрея Яновича сильно смущал Шубина. Он не был хорошо знаком ни разведотделу фронта, ни самому командиру группы. Кроме всего он не имел опыта диверсионной работы.

Выброску экипаж произвёл в указанное приказом место – в район Каменца. А вот приземление разведчиков было явно неудачным – пятеро из шести получили различного рода травмы. Но, несмотря на это, группа по условленному сигналу (два свистка) собралась полностью. По причине телесных повреждений в районе десантирования пришлось находиться 8 суток. С помощью Кузьмы быстро и точно произвели ориентировку на месте приземления и доложили в Центр.

Уже 29 августа установили круглосуточное наблюдение за шоссейной и железной дорогой Ужгород – Перечин, которое вели с наблюдательного пункта в селе Средна Гута вплоть до 12 сентября. Затем до 7 октября наблюдение вели с НП села Поташне. Через некоторое время сменили и его.

Для освещения гарнизонов в Ужгороде и Перечине командир завербовал троих: бежавшего из плена комиссара батарей 534-го гап 134-й сд Атамоса Константина и двух местных жителей – Годвап Георгия и Химич Георгия. Они систематически приносили важные сведения о гарнизонах не только в Ужгороде и Перечине, но и Прешова. Группе удалось засечь на подходе из Ужгорода в пункт Турко танковую дивизию СС, дислокацию полка СС Куртонгер и батальона «Скорпион», прибытие в Ужгород двух пехотных полков, движение танков 1-й танковой дивизии. Группа тщательно разведала оборонительную систему противника в Ужгороде. К разведработе удалось привлечь брата и жену Андрея Кузьмы из села Колибабцы.

Благодаря умелым и решительным действиям командира и разведчика Кирака удалось полностью сохранить от разрушения и эвакуации химкомбинат в городе Перечине. В этом деле помогли словацкие патриоты под руководством инженера комбината Кулла, Айзнер и Мартынек. За период работы в тылу группой было взято 6 пленных, убито 20 венгерских солдат и доставлено при выходе с оккупированной территории такое же количество венгерских военнопленных. С 27 августа по 4 ноября передано 204 и принято 15 радиограмм.

По оценке Шубина особо отличились при выполнении задания старший радист Глушец, заместитель командира Володин и разведчик Кирак, который был убит предателями во время выполнения боевого задания. Весьма полезным оказался и Кузьма, который вначале не внушал доверия. Он хорошо знал район действия группы, стал незаменимым проводником, помогал устанавливать связи с местным населением<sup>1</sup>.

В ночь на 26 августа на задание улетела группа «Юрий». Командир старший сержант Сухов Николай Александрович, его заместитель Фильчагин Алексей Андреевич («Иванов»), старший радист Малышев Николай Иванович («Чайка»), радист Гоменко Антон Осипович («Антон»), разведчик Карамышев Владимир Григорьевич («Перепёлка») и разведчик Шваб Иван Адамович. Последний из состава группы – словак. Остальные русские. Командир и его заместитель отправились за линию фронта в четвёртый раз.

Разведотдел 4-го Украинского фронта поставил группе такие задачи. Путём непрерывного наблюдения вести разведку перевозок по железной и шоссейной дорогам на участке Гумене – Нижняя Радвань. Устанавливать наличие войск, аэродромов и складов в районе действия. Изучить наличие старых и строительство новых оборонительных сооружений. В период отхода противника по указанию Центра приступить к диверсионным действиям на шоссейных и железных дорогах в районе Гуменне.

Нет сомнения в том, что после приземления разведчики, пользуясь отсутствием в группе женщин, покрыли лётчиков добротным русским матом. Вместо Гуменне экипаж выбросил их в район города Бардева. Это на целых 150 км западнее намеченного района действия. На этот район приземления группа даже не имела карты. Немедленно установили связь с РО фронта, доложили о случившемся и получили указание идти в заданный по приказу район действий.

На 150 километров на самолёте ушло минут тридцать, а вот пешим порядком по лесисто-горным районам, да ещё на оккупированной территории ушло более десяти дней. Лишь 7 сентября приступили к выполнению задания. Базовую стоянку разбили в лесу в полутора километрах западнее села Суков, а НП выбрали на высотке в полукилometре восточнее этого же села. Наблюдение за шоссейной и железной дорогами вели попарно: Сухов – Карамышев и Фильчагин – Шваб. Радисты всё время находились на базе, исполняли свои прямые обязанности, несли охрану и занимались продовольственными проблемами.

Когда с этим делом стало очень туго, запросили помощи из Центра. Начальство пообещало помочь. В течение нескольких ночей, не жалея дров, жгли костры. Самолёта не дождались, а вот себя демаскировали. 16 сентября в обусловленное место нагрянули немцы. Всё обошлось, но Центр приказал срочно сменить дислокацию. По его указанию группа переместилась в район села Вел. Кроп, где действовало партизанское соединение имени Чапаева. Здесь встретились с представителем штаба партизанского движения 1-го Украинского фронта майором Кокиным.

21 сентября группа перешла в район села Завады и встретилась с командиром партизанского отряда «За Родину» Куровым. По указанию Центра южнее села стали ожидать прилёта самолёта. Но он так и не прилетел. 8 октября в отряд имени Чапаева для группы «Юрий» десантировалась связник «Лиза» – Новосёлова Екатерина Васильевна

Несмотря на трудное материальное положение, которое продолжалось в течение двух месяцев, группа не прекращала разведывательной работы, организовывала нападение на одиночных солдат и офицеров против-

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 91; д. 1, л. 106.

ника, вела борьбу с предателями и шпионами. Всего разведчики убили и взяли в плен 26 солдат и офицеров противника и изменников Родины.

25 ноября 1944 года в Гуменне она соединилась с частями Красной Армии. РО фронта высоко оценил действия группы во вражеском тылу. При этом особо отмечалась дисциплинированность личного состава, стремление выполнить приказ командования во что бы то ни стало. Благодаря этому разведчики достигли своего места, преодолев по пересечённой местности 150 километров. Несмотря на то, что группа имела небольшой запас радиопитания, она сумела передать 20 радиотелеграмм, содержащих ценные и весьма ценные данные о противнике, которые были использованы при организации наступательной операции. За добросовестное выполнение задания А.А. Фильчагин и В.Г. Карамышев были представлены к правительственным наградам<sup>1</sup>.

В ночь на 29 августа убыла на задание разведывательно-диверсионная группа «Оцеоло». Её возглавил Терещенко Андрей Андреевич. Родился в 1913 году в селе Ульяновка Минводского района Ставропольского края. Русский, беспартийный, со средним образованием. К разведработе привлечён в декабре 1942 года. После окончания агентурной школы при РО Северо-Кавказского фронта находился в тылу противника в качестве резидента. Вышел 19 апреля 1944 года. Награждён орденом Красного Знамени.

Радистка Малюга Наталья Васильевна («Ванда»). 1925 года рождения, уроженка села Котовка Котовского района Днепропетровской области. Украинка, член ВЛКСМ, семь классов образования. В армии с октября 1943 года. Окончила школу радистов в Горьком. В РО 4-го Украинского фронта с 20 августа.

Разведчик Турьянич Фёдор Иванович («Юрий»). Закарпатский русин. Родился в Чехословакии в 1921 году (район Свалява, село Нижняя Гробица). С 1941 года рядовой в венгерской армии. 19 мая 1944 года добровольно перешёл на советскую сторону.

Разведчик Марушинец Раковец («Гриц»), рядовой отдельной чехословацкой бригады в СССР, в июне 1944 года взят на разведработу.

Вот такая четвёрка поздно вечером 28 августа поднялась на борт самолёта Ли-2. И в этом полёте не обошлось без ошибки экипажа. Правда, она не составила 150 километров, но в тылу врага, при солидной нагрузке на спину и плечи, и 50 километров оказались серьёзным испытанием. Надо было десантироваться у хутора Стипа (10 км восточнее Ужгорода), а приземлились в районе села Липовец, северо-западнее Перчина на открытую местность неподалеку от отдельных хат.

Собрались через 15 минут. Командир поручил «Юрию» и «Грицу» определить, как далеко они находятся от леса. Разведчики пошли в противоположные стороны. «Юрий» из разведки не вернулся, а «Гриц» еле добрался до места сбора группы. Оказывается, он получил сильный ушиб ноги при приземлении. Меры по розыску «Юрия» ничего не дали. Вышли на связь с Центром и получили приказ организовать базу в районе города Перечин, однако группа вынуждена была десять дней находиться в лесу около хутора Полонина Руна, недалеко от места приземления, пока не поправился «Гриц».

11 сентября двинулись в район города Перечин. Через три дня прибыли на место. Организовали базу и наблюдательный пункт, из которого хорошо просматривалась дорога Перечин – Бел. Березни, Дубриничи – Черноголово.

Разведку личным наблюдением вели до октября, после чего в группу стали поступать сведения и от местных жителей. Словаки весьма сочувственно относились к советским разведчикам, которые представлялись как партизаны, и основательно информировали их о немецко-венгерских войсках, об агентурной обстановке в данном районе. А когда у разведчиков кончились продукты питания, то большую помощь оказали жители села Семиряково Керлих и Василий.

8 октября Центр направил к «Оцеоло» группу связи: Дзюба Иван Нестерович («Отважный»), Грюнь Александр Моисеевич («Николай») и Шиман Василий Иванович («Верный»). Русский, еврей и чех. Группа «Отважный» приземлилась в лесу недалеко от базы «Оцеоло». На третий день «Отважный» и «Николай» встретились. В тот же день они пришли к лесничему Манзулич, у которого и проживали до момента занятия этого района Красной Армией, то есть до 28 октября. «Верный» пропал без вести. По сведениям, поступившим от местных жителей, он был пойман мадьярами и расстрелян.

Группа «Отважный» поставленную ей задачу не выполнила из-за трусости командира. По признанию самого «Отважного» он не предпринимал попыток пробраться на базу «Оцеоло», так как боялся попасть в руки мадьяр.

20 октября в группе «Оцеоло» иссякли последние запасы радиопитания. 25 октября командир направил в Центр разведчика «Гриц» за батареями. Через пять дней он благополучно прибыл в РО фронта. Возвращаясь ему уже не понадобилось, так как «Оцеоло» и «Ванда» соединились с частями Красной Армии. Задание группа выполнила. За период пребывания в тылу врага она направила в РО фронта 42 радиogramмы, из них 32 информационного характера. Все разведчики были представлены к наградам<sup>2</sup>.

Вот такие забросы в тыл противника в полосе 1-го и 4-го Украинских фронтов произвели экипажи 5-го авиакорпуса накануне Словацкого национального восстания. К сожалению, нет возможности некоторые из них назвать поимённо.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 226 «А», д. 1, л. 203, 235, 236.

<sup>2</sup> Там же, оп. 9654, д. 2, л. 107, 144.

В последних числах августа 1944 года, ещё не зная о предстоящей работе на Словакию, командир 5-го авиакорпуса получил из штаба АДД приказ на перебазирование ближе к далеко ушедшей на Запад линии фронта. Новым местом дислокации был избран львовский аэроузел. Перелетать предстояло не на слишком большое расстояние, однако смена дислокации сродни пожару, хлопот больше, чем надо.

На львовском аэроузле 54-й авиадивизии командование авиакорпуса отвело три аэродрома: Строны Бабы (42 км северо-восточнее Львова) для 7-го авиаполка, Куровицы (28 км юго-восточнее Львова) для 29-го и Буск (32 км восточнее Львова) для 340-го авиаполков. Штаб авиадивизии разместился в местечке Глиняны (32 км восточнее Львова).

29 августа начальник штаба 29-го авиаполка Р.В. Андреев приказал пилоту По-2 Н.В. Тихонову готовиться к полёту в Куровицы. Через час с небольшим после взлёта приземлились на металлическую полосу аэродрома. Андреев попросил Тихонова проругать по ней от торца до торца. Изучив состояние ВПП и объектов, начальник штаба повстречался с аэродромным начальством, поставил в известность о предстоящем перебазировании двух авиаполков. Договорились о расселении личного состава, размещении штабов, радиоузла и других служб.

28 августа группа офицеров 53-й авиадивизии на самолёте 1-го авиаполка под руководством командира эскадрильи Н.Ф. Москаленко вылетела во Львов с целью обследования аэродромов. Изучив их состояние и возможности, командир авиадивизии дал команду на подготовку к перелёту.

Штаб авиадивизии и 1-й авиаполк разместились непосредственно во Львове. 23-му авиаполку отвели место Черляны в пяти километрах от города Городок (30 км западнее Львова), а 336-му определили аэродром Цунюв. С 30 августа некоторые дивизионные и полковые службы авиакорпуса, части обслуживания и отдельные экипажи начали перебазирование на новые места дислокации. Основная же масса боевых экипажей перелетела 5 сентября. В последующие десять дней личный состав занимался рассредоточением самолётов, их маскировкой, устройством и приведением в порядок общежитий.

Надо сказать, что из всех частей авиакорпуса 1-й авиаполк устроился самым лучшим образом. Личному составу отвели коттеджи по улице Листопадной, в непосредственной близости от аэродрома. Часть из них пустовала, в некоторых хозяева потеснились, создав для лётчиков максимум удобств.

15 сентября части авиакорпуса, завершив обустройство, полностью восстановили свою боеготовность. Ещё никогда за всю войну соединение не располагалось так компактно, как на львовском аэроузле. Части 53-й авиадивизии расположились во Львове и к западу от него, а 54-й – к востоку. Сам же штаб авиакорпуса разместился во Львове.

К периоду работы на Словакию 53-й авиадивизией руководили командир генерал-майор авиации В.И. Лабудев, начальник политотдела полковник И.В. Сергеев, начальник штаба полковник Н.Г. Шевчук, старший штурман подполковник Г.К. Живчиков, старший инженер инженер-подполковник С.В. Лавриненко.

Руководство 54-й авиадивизии: командир генерал-майор авиации В.А. Щёлкин, начальник политотдела подполковник Д.Я. Моложин, начальник штаба полковник Г.М. Шейхов, старший штурман подполковник А.С. Ржепецкий, старший инженер подполковник В.В. Иванов.

Было далеко за полночь, когда на узле связи 5-го авиакорпуса заработал аппарат СТ. По бумажной ленте побежали буквы и цифры. Дежуривший у аппарата связист сразу же сообразил, что идёт информация из Москвы. Буквы складывались в слова: «Командиру авиакорпуса. Срочно. Командующий АДД приказал: с рассвета 14 сентября вылететь на аэродром Кросно к командующему первым Украинским фронтом маршалу Коневу для получения задачи на переброску чехословацкой бригады с посадкой в тылу на аэродроме «Три дуба». Перминов»<sup>1</sup>.

Связист оборвал ленту, быстро наклеил её на бланк и вручил дежурному по связи. Было 3 часа 40 минут. Офицер знал, что командир авиакорпуса отдыхает, а начальник штаба ещё работает в своём кабинете.

В.К. Богданов, прочитав телеграмму, отпустил дежурного. «Надо готовить Си-47», подумал он и взял трубку телефона. После всех необходимых указаний пошёл будить командира.

Си-47 с командиром и начальником штаба сел в Кросно в девять часов утра. Вскоре сюда прибыл начальник оперативного отдела штаба АДД генерал-майор авиации П.П. Беличенко. Вместе с представителями штаба 2-й воздушной армии они изучили поставленную задачу и составили расчёт потребного количества специальных рейсов Ли-2 для переброски чехословацкой бригады, имущества и технического состава 1-го чиап. 15 сентября начальник штаба фронта генерал армии В.Д. Соколовский утвердил этот документ. Расчёты показывали: чтобы перебросить личный состав бригады с боевым имуществом, корпусу необходимо совершить 324 рейса.

Что же касается 1-го чиап, то для переброски штабных работников, технического состава, а также различного рода имущества (бензина Б-78 60 тонн, авиационного масла 4 тонны, снарядов для пушек ШВАК 24 тонны, запасных частей к самолётам и моторам, бомб АО-25, баллонов со сжатым воздухом и т.п.) необходимо 59 самолёто-рейсов<sup>2</sup>.

Согласовав вопросы взаимодействия в предстоящей операции, Георгиев и Богданов вернулись во Львов.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1168, л. 200.

<sup>2</sup> Там же, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 16, л. 286.

После ужина в кабинете командира авиакорпуса собрались все его заместители и начальники служб. До поздней ночи шла работа по выработке плана предстоящей операции. Его основные положения легли в основу боевого приказа № 20 (документ № 65). Кроме этого, основные службы авиакорпуса разработали и свои указания.

Около 12 часов 15 сентября в штаб 53-й авиадивизии прибыл командир авиакорпуса. В коридоре он столкнулся с начальником штаба соединения.

– Здравствуй, Николай Гаврилович! Ты как раз мне и нужен. Как говорится, на ловца и зверь бежит. Немедленно разыщи Чирскова и вместе с ним сейчас же в кабинет командира дивизии. Захватите с собой карту-миллионку западного от Львова направления и полумиллионку района Словакии.

Б.Ф.Чирсков находился в своём кабинете. Через несколько минут он и Н.Г.Шевчук, прихватив с собой требуемые карты и блокноты, прибыли в кабинет генерала В.И.Лабудева.

– Как вы уже знаете, в Словакии против гитлеровцев началось восстание. – Георгиев придавил рукой непослушный угол карты. – Восставшие нуждаются в оружии, боеприпасах, кроме того, туда необходимо перебросить личный состав и имущество первого чехословацкого истребительного авиаполка и второй воздушно-десантной бригады в полном составе. Ставкой Верховного Главнокомандования выполнение этой задачи возложено на авиацию дальнего действия. С четвёртого сентября её уже выполняет 4-й авиакорпус, летает на сброс. Теперь должны подключиться и мы максимальным количеством самолётов. Наша задача состоит в следующем. Прошу к карте.

Разъяснив суть предстоящей воздушной операции, Георгиев продолжил:

– Для посадки наших самолётов выбран аэродром под названием «Три дуба». Вот он здесь, севернее города Зволена, вдоль реки Грон. С трёх сторон его окружают возвышенности Малых Татр, они в пределах тысячи метров, но в двадцати шести километрах восточнее есть высота в 1459 метров. Расстояние от наших аэродромов – 430 километров, а от подскока Ясенка – 265 и от Кросно – 230 километров. Среднее время полёта составит два с половиной часа. Работа предстоит сложная. Без оперативной группы нам не обойтись. Я принял решение укомплектовать её полностью специалистами из вашей авиадивизии, начальником её назначаю вас, полковник Чирсков.

– Есть, товарищ генерал!

– Сидите! Подумайте, кто вам нужен. Туда надо перебросить минимум радиосредств. В вашу задачу, Борис Фёдорович, входит следующее: организация приёма самолётов, быстрая их разгрузка, а с учетом того, что необходимо будет увозить из Словакии раненых, я это предвижу, и быстрой их загрузки. В общем, всё руководство полётами – на вашу ответственность. Имейте в виду, что наступила осень, вероятно, будут бомбёжки, но аэродром должен всё время находиться в постоянной готовности к приёму самолётов. Они будут прибывать группами по 15 – 20 единиц, а в течение ночи может приземляться восемьдесят и более самолётов. Оперативная группа должна убыть на самолёте Си-47 командира седьмого авиаполка, а радиооборудование и прислуга на Ли-2 от первого авиаполка. Вылет сегодня ночью. На подготовку приёма самолётов на месте даю вам сутки. Боевой приказ завтра утром будет в авиадивизии. Прошу вас серьёзно отнестись к весьма ответственной задаче. Мы должны сделать всё от нас зависящее, чтобы выполнить приказ Ставки по оказанию помощи восставшей Словакии.

Отпустив всех, Георгиев обратился к командиру авиадивизии:

– А теперь, Василий Иванович, давай решать, кто от Филина полетит вместе с командиром седьмого авиаполка.

Переговорив с Филиным по телефону, Лабудев доложил:

– Рекомендует Яблокова.

– Что ж, давай его после обеда в кабинет Филина. Меня накормишь?

– Какие разговоры, Иван Васильевич!

В первом авиаполку проводился технический день, весь личный состав до обеда работал на аэродроме. Посыльный из штаба нашёл командира корабля Юрия Яблокова в столовой.

– Товарищ лейтенант, вас срочно вызывают в штаб полка!

«К чему бы это? – подумал лётчик. – В такое время по хорошему делу не вызывают». В штабе Яблокова пригласили в кабинет командира авиаполка. Вошёл. Ба! За столом сидели Георгиев и Лабудев, слева от них стоял Филин. «Трибунал!» – пронеслось в голове лётчика. Доклад по всей форме.

– Товарищ лейтенант, вам известно, что в Словакии восстание?

– Конечно, их лётчики садились на нашем аэродроме!

– Верно! Восставшим нужна помощь. Смогли бы вы сесть на том аэродроме, с которого они прилетели?

– Раз они сели у нас, товарищ генерал, то и я сяду у них. Иначе грош мне цена. Вот так, товарищ генерал!

– Но вылетать надо сегодня! – Георгиев не мог скрыть улыбки.

– Раз надо, значит, надо!

– Тогда готовьте экипаж, подробности у командира полка.

– Есть, товарищ генерал, готовить экипаж!

Отпустив Яблокова, командир авиакорпуса заметил:



– Нравятся мне такие лётчики, за словом в карман не лезут, не пасуют даже перед генералами. Этот задание выполнит!

– Вы знаете, Иван Васильевич, больше экипажа доверять ему нельзя, но летает, как бог. Его в полку называют королём посадки.

– А это в первом полёте как раз самое главное. Ладно, готовьте оперативную группу и экипажи к полёту. Я поехал к Щёлкину и прикажу, чтобы Езерский перелетел на ваш аэродром после ужина. Отправишь их на «Три дуба» ты, Василий Иванович.

– Есть, товарищ генерал!

Концовку разговора в кабинете командира авиаполка хочу сопроводить уже послевоенными воспоминаниями штурмана из экипажа Яблокова К.П.Севастьянова: «Юрий Яблоков закончил войну с набором боевых орденов и медалей, но дальше должности командира корабля не пошёл. А летал он прекрасно. Не с лёгкой ли руки одного из командиров полков (Аграновского или Филина) или самого командира авиадивизии Лабудева Юру называли королём посадок? Я с Яблоковым сделал много вылетов: и на бомбометание, и на десантирование с выброской и посадкой, на фотографирование, на разведку погоды. Я могу сказать, что Юра не только король посадки, но и мастер взлёта с любых площадок, и большой мастер полётов по приборам в сложных условиях».

Войну Яблоков встретил лётчиком У-2 в 1-м авиаполку. Бывший начальник парашютно-десантной службы Западного фронта полковник И.Г.Старчак в своей книге «С неба в бой» рассказал о случае, который произошёл 4 октября 1941 года. Самолёты авиаполка возвращались с боевого задания, многие уже сели, когда к аэродрому стали неожиданно подходить танки противника. Поступила команда выйти из-под удара. Яблоков взлетел на своём У-2 последним, когда первые фашистские танки находились уже на границе аэродрома. На взлёте лётчик заметил в кювете перевернутую машину и лежащего рядом с ней человека в авиационной форме. Решение пришло мгновенно. Сделав самый малый круг, Яблоков мастерски сел на небольшую площадку, взял человека, а им оказался старшина из батальона аэродромного обслуживания, и на глазах ошеломлённых гитлеровцев вновь взлетел в воздух.

Так же прекрасно летал Яблоков и на ТБ-3, а затем на Ли-2. Авторитет в авиаполку был у него высокий.

Получив задание, Яблоков собрал экипаж. Готовились к полёту в кабинете штурмана авиаполка В.М.Чистякова, куда поочередно заходили командир, начальник штаба, почти все начальники служб. Что ни говори, а полёт предостоял ответственный. Перед ужином, когда подготовку уже завершили, в кабинет пришёл замполит П.Н.Морозов.

В авиаполку его уважали, между собой называли тёплым словом «батя». К тому имелось несколько причин. Во-первых, возраст. В полку он считался пожилым. «Пожилтому», правда, исполнилось всего сорок лет, но среди полковой поросли молодняка, которая пришла, особенно в 1943 году, на смену выбитым войной кадрам, его возраст был почтенным. Во-вторых, он был инвалидом. В первом боевом вылете Морозова сбили. Выпрыгнуть не успел и рухнул на землю в горящем ТБ-3. Получил контузию, отбил ноги, повредил позвоночник, поломал рёбра. После госпитального «ремонта» лётчика с лётной работы списали. Об этом в авиаполку все знали. Что-то, а полученные в бою раны товарища фронтовика ценили. И, наконец, в-третьих. Покинув небо, Павел Морозов не ушёл из авиации, не мотанул с фронта в тыл, а нашёл работу в родном авиаполку, став заместителем командира по политчасти. Беспокойный за всё и всех, чуткий и внимательный к людям, он на новом поприще укрепил свой авторитет.

Узнав от Филина, что Яблокову поручено лететь в Словакию, Морозов отодвинул свои многочисленные дела, явился в кабинет штурмана. Разговор, начатый у Чистякова, продолжили по дороге в столовую

После отъезда командира авиакорпуса дивизионное начальство немедленно приступило к подготовке оперативной группы. В её состав решением начальника штаба авиадивизии, помимо Чирскова, вошли заместитель командира эскадрильи 336-го авиаполка Г.С.Мигур, правый лётчик из 1-го авиаполка М.С.Пономарёв, а также помощник начальника связи авиадивизии С.С.Савинов, начальник радиостанции П.А.Копачёв, обслуживающий состав РСБ, посыльные и охрана. Всего двенадцать человек. Количественный состав группы Чирскова не устраивал, и он надеялся пополнить её на месте.

Борис Фёдорович Чирсков. К этому времени ему исполнилось 37 лет. В авиации с 1934 года. Прошёл финскую. Великая Отечественная застала в должности командира эскадрильи 1-го авиаполка. Как воевал? Будет достаточным сказать, что его боевая работа стала предметом внимания известного поэта Алексея Суркова, который в 1941 году написал очерк «Капитан Чирсков». Вот из него один фрагмент.

«Опасны ли ночные полёты? Ещё как! Наскочишь на колонну, или над аэродромом бомбы сбрасываешь, немцы тебя сейчас в прожектора и из зениток начнут прочёсывать, только успевай поворачиваться. По мирному правилу над целью полагается не более 30 секунд быть, а мы и десять и двадцать минут иногда бродим. Бомб берём много, бросать их надо с толком. Вот, к примеру, летали мы бомбить один аэродром. Как запалили прожектора да ударили трассирующими... в правой плоскости снаряд разорвался, думали, всей машине капут. Гофру изрешетил так, что сквозь неё прожекторные лучи, как белые нитки, протянулись. Ну, мы видим – мотор работает. Начали вниз из пулемётов дрозда давать. Видим, и прожектора погасли, и зенитки умолкли. Бомбовый груз сбросили спокойно, как на полигоне»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Герой Отечественной войны. Изд. «Красноармейская газета». – 1941. – С. 74.

Будучи командиром эскадрильи, Борис Чирсков совершил 89 боевых вылетов, Хорошие организаторские способности и активная боевая работа стали причиной повышения – уже в октябре 1941 года он принял авиаполк. Почти два года командовал им, вывел в гвардейские. Причём, как уже говорилось, высокого звания личный состав заслужил в АДД первым – 18 августа 1942 года. В июне 1943 года новое повышение – стал заместителем командира авиадивизии.

Вернувшись в кабинет, Чирсков сел, обхватил голову руками и задумался. Перед ним стояла сложная задача. Что он собой представляет, этот аэродром «Три дуба»? В каком состоянии лётное поле? Его размеры, подходы? Есть ли там хоть какое оборудование, обеспечивающее нормальную посадку? Есть ли люди, из которых можно было бы составить полноценную аэродромную команду? Вопросы, вопросы. И ни одной хоть какой-либо толковой информации.

Одно ясно было Чирскову: аэродром находится на пятачке освобождённой территории и, без всякого сомнения, будет подвергаться штурмовке с воздуха, поэтому каждый лишний световой сигнал, подаваемый с земли, будет его демаскировать. Значит, световое обозначение аэродрома должно быть минимальным. Вопросы, вопросы, вопросы. Через два часа после совещания у командира авиадивизии, продумав основные направления в деятельности оперативной группы, Чирсков собрал офицеров, которые вошли в её состав.

Назначая экипажи для переброски оперативной группы в Словакию, генерал Георгиев остановился на кандидатуре командира 7-го авиаполка не случайно. Как лётчик Б.Г.Езерский в 5-м авиакорпусе имел большой авторитет. За плечами тридцатичетырёхлетнего авиатора огромный лётный и боевой опыт. В финскую совершил 12 вылетов. Все ночью. Два из них с выброской десанта. Представляя командира отряда к ордену Красной Звезды, командование авиаполка отмечало: «28 января 1940 года произвёл боевой ночной вылет с задачей выброски парашютного десанта на западный берег озера Колтовеск и произвёл маскировочное бомбометание железнодорожной станции Антрия. Сброшено 1250 кг бомб. Цель поражена, десантировано шесть парашютистов. Задание выполнено отлично».

Командование авиационной бригады согласилось с определением награды боевому лётчику, а вот командующий ВВС Северо-Западного фронта комкор Е.С.Птухин решил, что этого мало, и в своём выводе написал: «Достоин награждения орденом Красного Знамени».

Великую Отечественную войну встретил в родном 7-м тбап. Вся тяжесть первых месяцев легла на тех, кто летал ночью, кто имел боевой опыт. Среди них был и Езерский.

В ночь на 30 октября 1941 года, когда фашистские бронетанковые клинья, прорвавшись у города Мценска, катили на Ясную Поляну, из всех взлетевших в эту ночь экипажей только Езерский под проливным дождём на высоте 300 метров довел ТБ-3 до цели и поразил её. В ночь на 17 мая 1942 года в числе группы кораблей командир эскадрильи Езерский получил задание с посадкой в тылу врага. Необходимо было доставить войскам генерала П.А.Белова артиллерийское орудие. Не обнаружив на земле обусловленных сигналов, лётчики отвели корабль в сторону и стали ждать разрешения на приземление. Ослабив бдительность, прозевали атаку немецкого истребителя. Бомбардировщик охватило пламенем. Пытаясь посадить самолёт, командир корабля получил ожоги лица и рук. Однако спасти машину не удалось. Из десяти членов экипажа после приземления собралось трое обожжённых. В их числе был и Езерский. Пробиваясь к своим, встретились с разведчиками кавалерийского корпуса Белова. Сменив самолёт на коня, через несколько недель добрались до родного авиаполка.

В мае 1943 года Борис Езерский стал заместителем у А.Н.Артемяева, а через год, когда за упущения в службе последнего сняли, принял авиаполк. От рядового лётчика до командира в одном авиаполку! Редчайший случай в авиации дальнего действия.

Приказ на вылет в район Зволена Езерский получил по телефону от начальника штаба авиадивизии. Уяснив задачу, командир немедленно вызвал к себе штурмана авиаполка. М.Е.Терещенко явился немедленно.

– Михаил Ефимович, получен приказ сегодня ночью доставить на аэродром «Три дуба», это в Словакии, оперативную группу во главе с заместителем командира авиадивизии. Задачу выполняем мы. Свяжись со штурманом соединения, уточни детали, так как я получил задачу в общем виде, собери экипаж и начинайте готовиться.

За час до ужина в кабинете командира авиаполка собрались штурман М.Е.Терещенко, правый лётчик Д.Г.Павлов, борттехник В.М.Сидоренко и радист В.А.Поздняков.

– Во Львов, а уже оттуда на задание полетим после ужина. Дело что ни на есть ответственное и почётное. Мы должны сесть у словаков первыми! Надо сработать чётко. Сообщаю последние сведения о месте нашей посадки, которые поступили из штаба АДД час назад. Края аэродрома обозначены линией ламп красного цвета. Они зажгутся по нашему требованию. Для этого надо будет дать три зелёные ракеты. У границы аэродрома находится светомаяк, дающий рефлектором сигналы азбукой Морзе. Голова маяка вращается, четырьмя пучками лучей освещается круг площадью 440 метров. Имеется световое «Т». И ещё одно: в ночь нашей посадки на аэродром будут сбрасывать груз самолёты 4-го авиакорпуса<sup>1</sup>.

Экипаж Езерского прилетел во Львов в 19.30. Регулировщик завёл машину на стоянку рядом с самолётом Яблокова. Связисты приступили к загрузке своего имущества. На Си-47 подняли 200 килограмм, на Ли-2 – 900.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 15, л. 433.

В 20.00 к самолётам на машинах подъехали командир и начальник штаба авиадивизии, командир 1-го авиаполка. Шевчук вручил Чирскову радиоданные для связи с командным пунктом соединения, кодовую радиосигнальную таблицу, указания по развёртыванию и работе ПАР, списки экипажей и их позывные.

К вылету всё готово. Все построились у машины командира авиадивизии.

– Вам доверено установить воздушный мост СССР – Словакия. От того, как вы выполните задание, будет зависеть начало работы нашего авиакорпуса. От вас, Борис Фёдорович, жду донесения о готовности аэродрома к приёму самолётов. Полёт в режиме радиомолчания. Всё, по местам!

На борт самолёта Си-47 поднялись семь пассажиров, на Ли-2 – пять. Первым на старт вырулил Езерский, запросил разрешение на взлёт. Получив добро, дал полный газ моторам, отпустил тормоза. Машина легко побежала по взлётной полосе, плавно оторвалась от земли и потянулась в ночное небо. Штурман зафиксировал время взлёта – 21 час 30 минут. Натуженно гудят моторы, поднимая машину всё выше и выше. Все члены экипажа заняты своими делами. В пассажирском салоне тоже идёт работа – каждый обдумывает свои действия в той новой обстановке, которая ждёт его через несколько часов. Езерский и Павлов, пробив облачность, подняли машину на 3500 метров. Миновали линию фронта. Терещенко вывел Си-47 на Премысль. Вскоре слева под крылом проплыл Санок. Внизу – Дукельский перевал. Это уже Чехословакия. Погода стала улучшаться. В кабину вошёл Чирсков, справился о полёте, постоял за спиной командира корабля.

– Скоро Герлаховка, хочу посмотреть на эту горку.

Внизу размытыми тёмными волнами бугрилась земля. Ни огонька, ни хоть какого-либо светлого пятна. Наконец блеснула ленточка реки. Это Ондава. Сориентировались, Терещенко дал лётчикам поправку в курс. И вновь под крылом тёмное безмолвие. Через 15 минут полёта справа на тёмном небосклоне стала прорезаться какая-то ещё более тёмная масса. С каждой минутой она ширилась, приобретала очертания.

– Да это же Герлаховка! – воскликнул Чирсков. – Вот ты какой великан! Как здесь будет опасно при облачности в 3000 метров!

– Это верно, Борис Фёдорович! – ответил Езерский.

– Да, но зато какой хороший ориентир, – вставил штурман.

– Ну, для тебя это самое главное! Давай курс!

Чирсков вернулся в салон. Через двадцать минут лётчики начали снижение. Вот и Грон. С высоты трёх тысяч метров река казалась серебристым волоском. Слева должен быть аэродром. Терещенко всматривался в тусклые очертания земли, но сигнала не находил.

– Что скажешь, штурман?

– По расчётам цель под нами, но нас вроде не ждут. Давай ниже!

Снизилась до 2000 метров. В кабину вошли Чирсков и Мигур, стали, всматриваясь в окна, за спиной командира корабля. То там, то здесь просматривались какие-то огоньки, но это не сигнал на посадку. А лётчики продолжали выписывать круг за кругом. После четвёртого Езерский спросил:

– Что будем делать, Борис Фёдорович?

– Ещё круг и возвращаемся!

Земля сигналов на посадку так и не зажгла. Доложив во Львов о сложившейся ситуации, лётчики легли на обратный курс. Целый час они провели над целью, а экипаж Яблокова находился над ней ещё дольше – с 23.30 до 00.41. Ходили на высоте 2900 метров. Не дождавшись сигналов, вынуждены были возвращаться.

Самолёт Езерского встречало всё руководство авиадивизии. Чирсков рассказал всё как было. Его информацию немедленно доложили командиру авиакорпуса, а тот – Голованову. В журнале боевых действий штаба АДД появилась запись: «В ночь на 16 сентября для организации подготовки к выполнению предстоящей операции по переброске чехословацкой бригады командование 5-го авиакорпуса направило два самолёта с ответственными офицерами, рацией, приводной радиостанцией и передовой командой на аэродром выгрузки десанта «Три дуба». Оба экипажа из-за отсутствия посадочных знаков на аэродроме посадку не произвели и возвратились с грузом, не выполнив задания»<sup>1</sup>.

Итак, причина невыполнения задания – аэродромная служба не выложила знаки на посадку. Эта причина выражена и в других боевых документах. Этот факт вызывает у меня недоумение. Чтобы разобраться в этом, следует рассказать о полёте в эту ночь на точку «Три дуба» 4-го авиакорпуса.

15 сентября с утра, проанализировав обстановку, Счетчиков приказал готовить на боевое задание 30 самолётов – 20 от 4-й (в том числе разведчик погоды и осветитель) и 10 от 5-й авиадивизий. Первым с уманьского аэродрома на задание ушёл разведчик. Выполнив свою основную задачу, экипаж в 21.42 сбросил шесть ПДМ и взял обратный курс. Получив сведения о том, что в районе цели ясная погода, видимость от пяти до восьми километров, Кожемякин приказал командирам авиаполков приступить к выполнению задания.

На старт вышел экипаж 15 авиаполка И.М.Павкина. Ему предстояло исполнить роль лидера и обеспечить НБП. Вторым взлетел экипаж командира авиаполка С.А.Ульяновского, возглавившего полковой эшелон. А он внушительный, считай половина полка в воздухе.

На маршруте экипаж-лидер под руководством командира эскадрильи Ивана Павкина, вся боевая деятельность которого у него на груди.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1168, л. 18.

...А началась эта боевая деятельность в первый день войны, когда он днём на СБ бомбардировал аэродром противника в районе Сувалок. Задание выполнил, но зенитки подбили один мотор. На исправном перетянул линию фронта. Шестёрка вражеских истребителей вывела из строя второй мотор. Пришлось садиться на лес. Так для Ивана Павкина началась война: с познания, что такое зенитная артиллерия, воздушный бой, полёт на одном моторе, вынужденная посадка и лёгкое ранение.

Много сил отдал лётчик защите Ленинграда. С августа 1941 года по февраль 42-го он совершил на этом участке фронта 72 вылета. Разные были задания, но самые трудные из них – бомбардирование переднего края войск противника. Бомбы необходимо было класть в ста метрах от позиций нашей пехоты. С этой ювелирной работой экипаж справился отлично. Такую оценку дал командир 268-й стрелковой дивизии. По представлению командира авиаполка В.А.Сандалова Иван Павкин 20 сентября получил первую боевую награду – орден Красного Знамени.

Из многочисленных поздравлений лётчику особенно запомнилось одно – от Клавдии Шульженко. Личный состав авиаполка скромно, по-военному отметил наступление Нового года. На вечере присутствовала и артистка. Хватила она рюмку чистого спирта и еле перевела дух. Долго ей пришлось откашливаться, умытая слезами. Закусив свининкой, Шульженко начала выяснять, в какой степени друзья-лётчики вывели её из строя. Проверка голоса на песне «Синий платочек» завершилась восторженной овацией. По словам певицы, она никогда так не пела. Все решили, что причиной тому стали новогодняя ночь, пыльные авиаторы и... авиационный спирт.

Первая боевая награда ещё не была получена, а представление на вторую уже ушло: 12 декабря Сандалов подписал наградной лист на звание Героя Советского Союза. Вышестоящее командование решило, что ордена Ленина будет вполне достаточно.

С июля 1942 года Павкин стал летать на самолёте Б-25. 30 октября он совершил сотый боевой вылет. Приказом по полку лётчик получил награду – 5000 рублей. В ноябре, другим приказом, экипажи Дудакова и Павкина определялись как ведущие в авиаполку по боевой работе. Вскоре подоспел ещё один приказ, теперь уже по авиадивизии: «В ночь на 18 декабря экипаж в составе командира корабля Павкина и штурмана Щекунского произвёл удачное ночное фотографирование результатов бомбардирования города Сычёвка в условиях сильного противодействия ЗА над целью. Начальник штаба авиаполка, несмотря на ряд неудач, связанных с ночным фотографированием, проявил настойчивость в деле проведения систематических опытов ночного фотографирования и добился положительных результатов. Объявляю благодарность начальнику штаба авиаполка Разживину, командиру корабля Павкину и штурману Щекунскому»<sup>1</sup>.

Приказом командующего АДД от 10 апреля 1943 года Павкин награждается вторым орденом Красного Знамени.

С началом Курской битвы авиация дальнего действия стала наносить бомбардировочные удары по переднему краю немецких позиций и во фронтовом тылу врага. В связи с тем, что полёты на боевые задания стали непродолжительными, среди экипажей зародилось движение за увеличение бомбовой нагрузки. Командир авиаполка решил провести пробный полёт с внешней подвеской бомб. Доверил Ульяновский это задание Павкину.

Под плоскостями вооруженцы подвесили восемь ФАБ-100. Всего на борту оказалось 2000 кг бомбового груза. В полёт ушёл и К.С.Вартаньян, неделю назад возглавивший инженерную службу авиадивизии. Ему предстояло проверить теоретические расчёты: насколько будет увеличена длина пробега, почасовой расход горючего, режим винтомоторной группы при наборе высоты и т. п. Самолёт произвёл разбег устойчиво, его длина увеличилась, но незначительно, набор высоты происходил медленнее из-за того, что наружная подвеска бомб создавала дополнительное лобовое сопротивление. Производя расчёты, Вартаньян часто интересовался мнением лётчиков по тому или иному элементу полёта. Так, работая совместно, добрались до линии фронта. Тут, как говорится, не до экспериментов, только успевай поворачиваться.

– Открываю бомболуки! – доложил штурман С.К.Штейнберг.

Лётчики старались строго выдерживать режим полёта. Начался обстрел. На связь вышел стрелок Пётр Коцеруба:

– Трассы проходят близко от хвоста!

Но выполнять противозенитный манёвр уже поздно. Сжав крепче штурвал, Иван Павкин и Георгий Шлеев вели машину точно по курсу. Вот она «вспухла», замигали лампочки – бомбы сброшены. Через минуту Штейнберг доложил:

– Серией шестнадцати бомб цель перекрыта!

В этот момент Павкин почувствовал удар по самолёту и ощутил, как что-то дёрнуло штурвал.

– Трасса прошла по хвостовому оперению! – прокричал по СПУ радист.

Не обнаружив каких-либо серьёзных отклонений в поведении самолёта, Павкин взял курс домой. Лишь после посадки стало ясно, что снаряд почти наполовину перебил тягу, соединяющую руль высоты со штурвалом.

На основе полученных данных Вартаньян сделал вывод, что при продолжительности полёта до трёх с половиной часов задание можно выполнять с наружной подвеской бомб. Экипажи авиадивизии стали брать максимальную бомбовую нагрузку.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 33, л. 235.

Перед революционным праздником стало известно, что 4-му авиакорпусу, его авиадивизиям и авиаполкам член Военного совета АДД генерал-полковник авиации Г.Г.Гурьянов будет вручать гвардейские знамёна. Приказом по частям и соединениям были определены знамённые группы. В них вошли самые авторитетные люди, внёсшие наиболее весомый вклад в гвардейскую славу. В корпусную группу, в качестве одного из ассистентов, ввели Ивана Павкина.

В декабре заместитель командира эскадрильи прикрепил к своей гимнастёрке третий орден Красного Знамени. В соединении такого количества столь высоких боевых наград никто не имел. Это дело хорошенько обмыли. А Павкин, надо сказать, спиртного не чурался.

В это время в экипаже появился ещё один член – небольшой, невзрачный, грязный, как и положено быть дворняге, но уж больно смысленный пес по кличке Кузя. Стоило его один раз подкормить, как после этого он неизменно стал появляться у самолёта перед вылетом. Прибежит, переместит всю свою радость в хвост, обнюхает всех, оближет, а, получив порцию, сметёт её вмиг и ходит по стоянке довольный.

Когда Павкин, привязавшись к четвероногому, разрешил однажды взять его в полёт, да когда его в воздухе подкормили бортиком, Кузя стал полноправным членом экипажа. В самолёт поднимался только по команде, в полёте не мешал, пакостей не делал, а после заруливания на стоянку прыгивал первым и – пулей под колесо. Техник самолёта по этому поводу не возникал.

Менее чем через три месяца стала проблема: где искать место для нового ордена Отечественной войны первой степени. Для хорошего дела нашлось. Правда, для этого пришлось переместить весь «иконостас», слегка испортив орденское поле гимнастёрки.

В ночь на 15 апреля АДД нанесла массированный бомбардировочный удар по порту Севастополь. При подходе к цели лётчик заметил, что впереди идущий бомбардировщик попал в лучи прожекторов. В освещённом пространстве хорошо просматривались разрывы зенитных снарядов и чёрные клубочки дыма. Расстояние между самолётами не более полукилометра. В голове пронеслась мысль: «Может, проскочу, пока прожектористы заняты?». Но не тут-то было! Только штурман Максим Щекунский оповестил, что он открывает люки, как, лизнув плоскость, яркий луч воткнулся в носовую часть самолёта и пошёл, прилепившись, вместе с ним по курсу полёта. Через несколько секунд к нему на помощь переметнулись те, которые вели впереди идущего.

– Цель в перекрестии!

Манёвр делать поздно. Вслед за прожектористами на машине Павкина сосредоточили своё внимание и зенитчики. Серия разрывов под брюхом подбросила самолёт на несколько метров вверх.

– Держать!!

«Хорошо ему, уткнувшись в прицел, давать команды», – подумал Павкин, восстанавливая горизонтальный полёт.

– Сброс!

Как только самолёт освободился от бомб, Павкин немедленно начал маневрировать по высоте и курсу, пытаясь вырваться из светового плена, но прожектористы оказались натренированными и действовали согласованно: один луч уходил – ему на смену тут же подключался другой. И вдруг – пп-ах-х! Треск в передней кабине.

– Максим, что там?

Молчание.

– Ты живой!?

– Живой!

Когда наконец лётчикам удалось вырваться из смертельных объятий света и огня, через лаз в пилотскую кабину пробрался Щекунский. В руке он держал осколок от снаряда длиной сантиметров в пятнадцать. Оказывается, эта увесистая железяка пробила кабину, ударила в бронеспинку, и, потеряв убойную силу, огрела штурмана по спине.

– Иван, как ты смотришь на то, если я выпрыгну?

– Что так? – спросил лётчик, чуя подвох.

– Пить ужасно хочу.

– Надо было прыгать над морем, теперь поздно.

Он такой, Максим Щекунский: несколько минут назад смерть обдала его своим холодком, а ему хоть бы что – стоит и шутит.

– Ладно, полезу я в свою берлогу, хотя там сейчас не очень уютно.

Возвращение на аэродром было трудным. У штурмана, в результате попадания осколка в кабину, отказал радиокompас. Пошли вниз, но облачность оказалась ниже безопасной высоты полёта. Полезли вверх, поднялись к луне и звёздам. За это время радист Николай Федотов получил два пеленга, на их основе штурман внёс поправки в курс. Сели с ходу, зарулили на стоянку, выключили моторы. Павкин полез к штурману, чтобы посмотреть, что же натворил в его кабине осколок. После этого спустился на землю. Их встретил техник Иван Шахов:

– Товарищ капитан, – обратился он к Щекунскому, – поздравляю вас с орденом Александра Невского. Теперь у нас в экипаже есть свой полководец.

– Вот он меня сегодня мог сделать полководцем, – Щекунский протянул технику осколок. – Посвети фонариком, видишь какой увесистый. Так что и тебе работы этот «полководец» подбросил. А за поздравление спасибо...

Однако вернёмся на словацкую трассу. Свой единственный полёт в район Зволена Иван Михайлович описал так: «15 сентября эскадрилья, которой я командовал, была поставлена задача на выброску боеприпасов и оружия партизанам Чехословакии. Погода по маршруту благоприятствовала нашему полёту. Эскадрилья следовала в потоке одиночных самолётов с интервалом до пяти минут. Первые два экипажа пролетели линию фронта без каких-либо происшествий, чего совсем нельзя сказать о последующих семи. Они были обстреляны зенитной артиллерией, но командиры кораблей умело применили противозенитный манёвр.

Теперь мне как флагману необходимо было определить место сброса грузов. Конечно же, основная работа в этом деле легла на плечи штурмана. Вскоре Щекунский доложил, что по расчёту времени через пять минут будет точка сброса. Я немедленно приступил к снижению. Сразу же после того, как я занял безопасную зону, отчетливо увидел сигнальные костры. Сделал контрольный круг над точкой. Ракета, поданная с земли, окончательно убедила нас, что мы вышли правильно. После сброса груза мы приступили к обязанностям корректировщика. Набрав высоту, я сделал вираж над точкой сброса, давая указания подлетающим экипажам и сбрасывая САБы. Вся моя эскадрилья задачу выполнила успешно».

В представлении к награждению начальника связи эскадрильи Николая Федотова к ордену Ленина есть ещё один штрих полета экипажа Павкина в эту ночь: «6 сентября 1944 года, при выполнении специального задания по оказанию помощи чехословацким партизанам в условиях горнолесистой местности и слабого обозначения цели помог штурману корабля выйти в нужный район и отыскать цель с помощью точных и своевременных радиопеленгов. Задание было выполнено».

В истории 15-го авиаполка есть такая фраза: «Все знают и любят Героя Отечественной войны Павкина, идущего в бой с любимым выражением: «Свезём очередное меню гансам и фрицам».

Да, в авиаполку лётчика любили и уважали. За смелость и отвагу, за стремление выполнить задание во что бы то ни стало, сохранив при этом свою жизнь и жизнь подчинённых. Через сутки после полёта на «Три дуба» газета АДД «Красный сокол» опубликовала статью Г.Чернова «Пять орденов». В ней есть такие слова: «Нелёгкий путь прошёл лётчик Павкин. Не раз ему приходилось глядеть смерти в глаза, не раз он выходил, казалось бы, из безвыходных положений. Но сила жизни брала верх в любом сражении».

Сила жизни! Она помогла ему, совершив 295 боевых вылетов, пройти всю войну, не потеряв ни одного члена экипажа, ни разу не воспользовавшись парашютом. Она привела его к шестой, самой высокой награде – Золотой Звезде Героя Советского Союза. Получил её Иван Михайлович уже после войны.

Высокие награды Павкина, его боевые успехи состоялись прежде всего потому, что лётчиком он был от бога. Однако для пилота авиации дальнего действия личной храбрости и умения мало. Много зависит от того, кто с тобой рядом на боевом маршруте. Надо сказать, что в этом отношении Ивану Павкину здорово везло.

Второе лицо в экипаже – штурман. Всю войну, за исключением небольшого периода времени, когда в передней кабине сидел Штейнберг, с ним прошёл Максим Никифорович Щекунский. Ему было за тридцать, но раннее облысение делало его старше. По натуре замкнутый, не очень разговорчивый, он любил одиночество. А вот чего не любил, так это построений. Увиливал от них под разными предложениями. Он знал все свалки аэродрома. Всё время искал и выпрашивал какие-то железки, детали. В штурманской кабине самолёта всегда имелось достаточное количество сигнальных ракет, буквально всех цветов. Он всегда внимательно фиксировал световые сигналы немецких лётчиков и их аэродромов, ловко ими пользовался для обеспечения безопасности полёта.

Бомбил штурман великолепно, ибо никакая сила не могла согнать его с боевого курса, пока он не нажмёт на кнопку прицела. И то, что экипаж Павкина ни разу за войну не вернулся, не выполнив задания по своей вине, – во многом его заслуга, Максима Щекунского.

Третье лицо в экипаже – радист. Николай Михайлович Федотов прошёл с Павкиным всю войну, обеспечив своими профессиональными и волевыми качествами выполнение заданий в любых погодных условиях. Стрелок Петр Александрович Коцеруба, также прошедший всю войну бок о бок с Павкиным, немецких истребителей не сбивал, но и их от своего Б-25 всегда держал на почтительном расстоянии.

Правый лётчик в экипаже – величина переменная. Но и здесь Павкину везло, так как за всю войну их было только двое. И оба толковые. Первые полтора года в экипаже летал Георгий Иванович Шлеев. Что можно добавить к характеристике лётчика, если для выполнения специального задания, которое было поручено инспектору-лётчику авиакорпуса Б.И.Жилину и заместителю главного штурмана В.В.Погожеву, его ввели в состав сборного экипажа! Это был уникальный полёт с аэродрома Кратово в Югославию. Впервые за годы войны советский самолёт появился над горными вершинами этой страны, доставив в ночь на 19 сентября 1943 года одного югослава и пятерых болгарских политэмигрантов для выполнения специального задания. 13 часов 20 минут от взлёта до посадки!

Сменил Шлеева Михаил Михайлович Фёдоров. Конечно, разница между ними, вполне естественно, была. Как-никак уходит опытный и притёртый, а приходит «зелёный» новичок, совсем незнакомый как лётчик и человек. Однако Фёдоров «притёрся» быстро, ибо «зелёным» был лишь в одном – порох понюхал только в начале войны, а затем в боевой его деятельности наступил перерыв.

Служил он техником в Таганрогской школе военных лётчиков. Когда в первые месяцы войны стало туго с лётными кадрами, а школа принимала участие в боях на Южном фронте, полетел на СБ на разведку прифронтовой полосы. Выполнив задание, вернулся. Немцы только-только «обработали» полковой аэродром. При посадке угодили в воронку и сделали капот. Получив переломы большой и малой берцовой кости левой ноги, Фёдоров попал в госпиталь.

Лечился в Омске. Затем осуществил мечту стать лётчиком. После окончания Новосибирской школы укрепил свои крылья на должности инструктора и, наконец, вырвался в боевой авиаполк. Хорошая лётная практика и технические знания помогли быстро войти в строй. Уже через короткий промежуток времени Фёдоров стал в экипаже своим человеком. Да и в авиаполку освоился быстро, так как встретился в нём с некоторыми своими бывшими курсантами. Николаем Коробчаком, юмористом и балагуром, ставшим к этому времени командиром корабля. Василием Руденко, знавшим наизусть переименованную на авиационный лад поэму Пушкина «Евгений Онегин». Он ещё правак. Александром Бочиним, тихим и скромным человеком. Он тоже уже командир корабля. Суреном Казаряном, который в авиаполку почему-то стал Казаровым. Он уже капитан.

Экипаж Ивана Павкина был в авиаполку одним из самых сильных. И то, что у командира после войны на груди засияла Золотая Звезда Героя, в этом заслуга Щекунского, Федотова, Коцерубы и Фёдорова.

Вернулся экипаж из полёта в Словакию изрядно уставшим: как-никак, а лидировать группу – дело ответственное и сложное, оно, помимо всего, требует и серьёзных нервных затрат. После оформления боевого донесения направились в столовую.

– Леночка, что-либо повкусней! – заказал Павкин.

У экипажа с этой официанткой сложились особые отношения. Она была глуховата, но отличалась проворством и словесной находчивостью. Как-то на обеде принесла тарелку первого.

– Лена, а чего это у тебя палец в борще?

Не задумываясь, официантка ответила:

– А он не горячий!

Этот эпизод стал достоянием всего личного состава авиаполка. Но, как ни странно, острословы больше подтрунивали не над официанткой, а над самим Павкиным: не клади Ваня палец в рот Лене, а то откусит. На этот раз обошлось без острот – экипаж устал, да и Лена замоталась на пищеблочном плацдарме.

А как выполнили задание другие экипажи 15-го авиаполка? После Павкина разогнал по взлётной полосе свою машину С.А.Ульяновский. Командиры авиаполков в годы войны летали не часто. И в этом был глубокий смысл. Когда командир в боевом порядке, он, бесспорно, вдохновляет. Но в это время он рядовой лётчик, практически лишённый рычагов управления. Поэтому его место на КДП. Отсюда видна картина боевого порядка, сюда с двух сторон – от экипажей и вышестоящих штабов – стекается информация. И ещё. Командира авиаполка «печёт» время. И немалое. Даже после того как тот или иной опытный лётчик в ранге командира эскадрильи или заместителя командира авиаполка займет эту должность, он не становится командиром в одночасье. Для такого становления тоже нужно время. И тоже немалое. А вот потерять руководителя полкового коллектива на боевом курсе можно быстро. И такое в годы войны случалось.

Но с другой стороны, «нюхать порох» командиру авиаполка тоже нужно. Ну хотя бы для того, чтобы своими глазами посмотреть на действия подчинённых в районе цели, оценить результаты, проверить на практике какие-то новые тактические приёмы. Поэтому они изредка подлётывали, «устраиваясь» в наиболее опытный экипаж.

Анализ участия в Зволенской операции двух авиакорпусов АДД показывает, что командиры авиаполков в небе Словакии появлялись редко. Поэтому полёт Ульяновского нельзя не описать. Но главное даже не в этом, а в возможности представить читателю во всех отношениях незаурядного человека.

...Начну с нескольких характеристик тех, кто хорошо его знал, кто работал с ним бок о бок. Командир братского 14-го авиаполка В.Д.Зенков: «Сергей Алексеевич прошёл большой путь командира-лётчика, его командирские и человеческие качества снискали у личного состава авиаполка особую любовь и уважение. Не будет ошибкой сказать, что он был популярным во всём нашем авиакорпусе».

Инженер авиаполка Л.И.Захаров: «Пришёл в полк после пребывания в партизанском отряде (сбит в начале войны, будучи в должности помощника командира 132-го сбав). Смелый, требовательный, упрямый. Категоричен в своих суждениях и решениях, не «умел» разговаривать с офицерами вышестоящих штабов. Думаю, что поэтому поздно получил генеральские погоны и обойдён званием Героя. Умел выпить». Обе характеристики не исключают, а скорее дополняют друг друга.

К другим, чисто плотским слабостям можно отнести пристрастие к шашлыкам, причём сам, при случае, резал барашка, сам готовил мясо и сам его жарил.

Популярным среди личного состава Сергей Ульяновский стал после того, как постепенно в авиаполку получил огласку тот случай, который произошёл с ним 13 июля 1941 года и о котором упоминает инженер Захаров.

Был воздушный неравный бой. Осколки снаряда впились в спину и ногу, пламя обожгло лицо и руки. СБ перешёл в беспорядочное падение. Подтянувшись к верхнему люку, лётчик покинул неуправляемую машину. Надо во что бы то ни стало свободным падением сбить пламя. Когда это удалось, рванул вытяжное кольцо. Приземление оказалось неудачным – в ноге что-то хрустнуло. Начал снимать полуобгоревшие пер-

чатки и невольно закричал от боли – с ними тонкими лоскутками сползала и кожа рук. А тут ещё сомкнулись обожжённые веки, и никакой силой невозможно было их разлепить. Боли от ожогов и ран замутили сознание...

– Жив?

– Кажется, жив.

Судя по голосам, спрашивала женщина, а отвечал подросток. Обессиленное тело лётчика подхватили чьи-то заботливые руки, понесли, а затем от боли сознание вновь ушло.

Так Ульяновский оказался в семье колхозников оккупированной немцами деревни Спасское Сиротинского района Витебской области Тихона Петровича Багрецова, его снохи Матрёны Андриановны и её сына Серёжи, шестнадцатилетнего комсомольца.

Укрыв раненого в сарае, патриоты, рискуя собственной жизнью, начали его выхаживать – перевязывали раны, лечили ожоги, кормили. Через несколько дней проявились первые признаки их усилий – у лётчика стали приоткрываться обожжённые веки, и он, сквозь узкую прорезь между ними, смог впервые рассмотреть лица своих спасителей.

Как ни таились Багрецовы, но в селе, как в мешке, шила не утаишь. Тайна их семьи стала всеобщей, деревенской. Сергей Багрецов с помощью друзей перенёс раненого на заброшенный сеновал. Матрёна Андриановна навещала туда ежедневно, приносила хлеб, масло, яйца, которые подбрасывали её сердобольные сельчане, продолжала лечить лётчика. Когда на землю упали первые заморозки, раненого решили вновь вернуть в сарай. Сергей смастерил костыли и помог Ульяновскому перебраться в более тёплое место. Риск был невероятный, ибо немцы нет-нет, да и осуществляли на деревню набеги, обнюхивали углы каждого дома.

Понимал ситуацию и сам лётчик, но крепко стоять на ногах ещё не мог, хотя раны уже затянулись. Багрецовы снабдили его периной, одеялами и тёплой одеждой. К новому году с помощью костыля, который принёс инвалид Юшенко, Ульяновский начал учиться ходить. Через месяц костыль сменил на палочку, а ещё через один посчитал себя способным двинуться в путь. Расставание с добрыми людьми было мучительным.

На рассвете 2 марта 1942 года с харчами и парой чистого белья Ульяновский и Сергей Багрецов тронулись в путь. Он оказался трудным, опасным и долгим. Лишь на пятые сутки они достигли партизанской бригады Воронова. Здесь лётчик пробыл ровно столько, сколько понадобилось командиру подготовить группу для сопровождения Ульяновского к линии фронта. Преодолея её благополучно

В июле 1942 года Ульяновский ушёл в восемнадцатый боевой вылет. Между ним и тем семнадцатым, роковым, прошёл ровно год. А в октябре Сергей Алексеевич стал командиром 125-го авиаполка. Фронтовые дела не задвинули в далёкие уголки памяти воспоминания о своих спасителях. О них лётчик вспоминал ежедневно, да и друзья не давали забывать об этом, особенно члены экипажа. Когда, бывало, боевой курс на запад пролегал над селом Спасское, штурман Горбачёв всегда докладывал:

– Командир, проходим знакомый вам район.

Ульяновский, повернув голову, всматривался в темноту ночи и то ли штурману, то ли себе говорил:

– Скоро вызволим тебя, Андриановна!

23 июля 1944 года советские войска прорвали оборону противника северо-западнее Витебска. В этот день они освободили и село Спасское. Уже в июле Ульяновский был там, прикатив к своим спасителям на машине. Печальная картина предстала его взору. В деревне остались лишь почерневшие трубы от сгоревших крестьянских хатёнок, жители ютились в землянках. Сгорели дом и сарай Матрёны Андриановны, в которых она укрывала лётчика. Немцы убили её мужа, в партизанском отряде пал смертью храбрых сын Сергей.

С такими мрачными вестями вернулся Ульяновский в полк, рассказал обо всём увиденном однополчанам, доложил начальству. И тогда созрела мысль: отметить подвиг советской патриотки. Запросили, как положено, характеристику. Она пришла в политотдел авиадивизии за подписью секретаря Сиротинского РК ВКП (б) Шияна. После этого кадровики оформили наградной лист. И.И.Кожемякин подписал его 5 сентября, когда 4-я авиадивизия уже приступила к полётам в Словакию.

«Колхозница колхоза «Ударник» Багрецова Матрёна Андриановна, находясь на временно оккупированной территории в районе деревни Спаская, на протяжении всего периода помогала партизанам в разгроме немецких захватчиков. В июле 1941 года был сбит самолёт СБ командира корабля майора Сергея Алексеевича Ульяновского. Последний, будучи раненым и обгоревшим, выпрыгнул на парашюте. В тяжёлом состоянии был ею доставлен на квартиру. В течение семи месяцев оказывала раненому всестороннюю помощь. Несмотря на ряд административных распоряжений со стороны германского командования о выдаче всех военнопленных, Багрецова скрывала Ульяновского до полного его выздоровления и возможности вернуться на свою территорию. За проявленный патриотизм к Родине и спасение лётчика-гвардейца полковника Ульяновского товарищ Багрецова достойна представления к правительственной награде – ордену Красная Звезда»<sup>1</sup>.

Вскоре о патриотическом поступке Багрецовой и спасении Ульяновского узнала вся авиация дальнего действия. В первых числах сентября в «Красном соколе» появилась статья корреспондента А.Таланова «Подвиг семьи патриотов».

Представление к ордену было реализовано. В село Спасское ушло письмо от командования авиадивизии. «Уважаемая Матрёна Андриановна! В тяжёлые июльские дни 1941 года во имя свободы и независимости нашей Родины вы совершили патриотический поступок – спасли жизнь советскому воину, нашему лётчику

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 2, д. 31, л. 403.



майору Ульяновскому Сергею Алексеевичу, раненному в боях с немецко-фашистскими захватчиками. Командование высоко оценило ваш подвиг перед Родиной и в день 27-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции от имени Президиума Верховного Совета СССР приказом № 0695 (приказ командира авиакорпуса. – А.С.) наградило вас орденом Красной Звезды»...

Такова история, которая приключилась с командиром 15-го авиаполка Сергеем Ульяновским в начале войны и получила продолжение на старте Зволенской воздушной операции. Во второй полковой вылет в Словакию он решил слетать сам, руководствуясь принципом: лучше один раз увидеть, чем много раз услышать.

Полёт в ясную погоду с хорошей видимостью, да ещё с таким асом штурманского дела, каким являлся Фёдор Яловой, больших трудностей не вызвал. Главная забота, которая волновала весь экипаж, особенно кормовую его часть, – это не прозевать возможную атаку истребителя. Как-никак, на борту командир авиаполка! Стрелок и радист провели весь полёт, как говорится, на взводе, да и все остальные постоянно подключались к просмотру воздуха.

Особых проблем в том, чтобы вывести корабль в район сброса, у Ялового не было. К тому же серьёзную помощь своими святыми бомбами оказал Павкин. После сброса ПДМ Ульяновский приказал Ивану Кошелеву отойти в сторону и стать в небольшой круг. Поручив Яловому контролировать высоту сброса других экипажей, сам стал анализировать работу лётчиков в районе цели. Этой работой занимались около часа.

– Ну что у тебя получилось, Фёдор Степанович?

– Дроздов сбросил с одной тысячи двухсот метров, а остальные кто с тысячи, кто с семисот. Прилетим – разберусь, почему не выдерживали заданной высоты.

– Не горячись, погода хорошая, площадку как на ладони, другое дело, если б работали в облаках.

– В том-то и дело, командир, что надо приучать себя работать на заданной высоте даже в хорошую погоду.

– Вообще-то ты прав. У меня тоже есть, что сказать пилотягам, хотя, надо признаться, сработали совсем неплохо. А победителей, батенька, не судят. Корма, как там дела?

Но заниматься разбором боевого вылета Сергею Алексеевичу не пришлось, ибо улетел он на задание командиром авиаполка, а вернулся заместителем командира 5-й авиадивизии. Знал об этом до вылета или нет, судить трудно. С 17 сентября руководить 15-м авиаполком стал его заместитель – В.С.Циганенко.

Первым сообщил Ульяновскому о назначении на новую должность его заместитель по политчасти С.Н.Славников, великий труженик на ниве партийно-политической работы. В полку он с первых дней войны. Будучи освобождённым парторгом, часто летал на боевые задания. В наградном листе к ордену Красного Знамени отмечалось, что 1 июня 1943 года в результате бомбардирования складов в районе Красного Бора, в котором участвовал и Славников, было вызвано три крупных очага пожара. Через три дня он лидировал авиадивизию при налёте на железнодорожную станцию Орёл. В конце этого же месяца стал замполитом. С Ульяновским сработались. Как две хорошо подогнанные шестерёнки.

Один был у Славникова крупный недостаток – низкий уровень грамотности. Он это осознавал и сам, но то, что Ульяновский ни разу, нигде и ни одним словом на это не намекнул – ценил превыше всего. И вот это назначение, которое разрывало более чем годовой опыт совместного руководства полком.

– А ты, я вижу, Степан Николаевич, не очень-то рад моему назначению.

– За тебя – рад, за полк – опечален.

– Тогда поехали в столовую, обмоем твою печаль и мою радость!

А экипажи авиаполка в эту ночь действительно выполнили задание умело и с толком. В район цели вышел корабль А.В.Тихомирова.

– Толя, давай пройдем холостым, я не успел подготовиться, – попросил штурман С.М.Мироненко.

– Вперёд!

Убедившись, что маркировка цели соответствует заданию, штурман просунул ствол ракетницы в специальное отверстие и нажал на курок. Белая ракета рассыпалась гроздьями. Быстро вогнав в ствол новый патрон, Мироненко ещё раз озарил тусклым светом округу и полез в карман за третьей.

– Какой дурак мог придумать такое дело!

– Ты о чём, Семён?

– Да о трёх ракетах, ведь вполне достаточной одной, сколько времени уходит на эту процедуру!

Тем временем лётчики заняли эшелон в 1000 метров, «наложили» нос кабины на длинную сторону «Т» и повели её строго на север. Сброс был точным. Семён Мироненко посмотрел на часы, они показывали 00 часов 55 минут. Уступая место следующему самолёту, Тихомиров покинул зону сброса. Шесть белых куполов ещё несколько минут просматривались на тёмном фоне земли, а затем ушли из поля зрения.

И все же авиаполк был на грани большого происшествия. В свой второй полёт в Словакию ушёл молодой экипаж молодого командира корабля П.М.Дроздова. Самый старший среди всех – лётчик Х.Г.Галимов. Ему шёл двадцать шестой год. Остальным, в том числе и командиру корабля, – по двадцать одному году! И вот эти молодые парни составили экипаж, да ещё какой!

Вот что написал мне по этому поводу Пётр Дроздов: «Наш экипаж в то время был хорошо подготовленным. Это мнение командования полка. Конечно, судили по подготовке штурмана, командира корабля и радиста. Тут к нам претензий не было. Летали во всех условиях, никогда не блудили и связь держали всегда на высоте. Штурман Дегтярёв Саша бросал груз – точнее некуда. За что я его страшно любил».

Экипаж вышел на цель где-то в середине воздушного эшелона. Зажгли АНО. На левой плоскости – красный, на правой – зелёный. Штурман, как положено, дал боевой курс, склонился над прицелом. Всё внимание лётчиков было направлено на пилотирование машины. Характерный звук и лёгкий толчок оповестили, что открылись створки бомболюка. Через пару минут самолёт «вспух» – это означало, что груз сброшен. Теперь можно уходить в набор высоты. Подумав об этом, Дроздов посмотрел вперёд и вместо того, чтобы потянуть штурвал на себя, резко толкнул его вперёд. И штурман, и правый лётчик не успели ахнуть, как над головой, на встречном курсе, чёрной тенью пронёсся чей-то самолёт. В кабине запахло выхлопными газами.

– Командир, впереди парашюты! – закричал Дегтярёв.

Теперь рывок штурвала на себя. Машина взмыла вверх, чуть не зацепив винтами купол парашюта.

Кто же шёл «на таран»? Долго это оставалось загадкой. Лишь после войны лётчик А.Т.Анисимов и штурман В.И.Кораблин признались в том, что делать своеобразный кульбит экипаж Дроздова заставили они. Кораблин вёл машину в основном по наземным ориентирам. Заметив на последнем участке полёта, что они немного отклонились влево, Василий Иванович стал лихорадочно искать характерный изгиб Дуная. От него до Зволена, если лететь строго на север, 80 километров. Этот вариант им был продуман на всякий случай ещё при подготовке к полёту. Через несколько минут слева по борту на тёмном фоне земли прорезалась извилистая полоска реки. А вон и смутные очертания города Вац. Именно здесь Дунай поворачивает с запада на юг под 90 градусов.

– Командир, через две минуты разворот на север!

Когда подошли к цели, опознавательных знаков на земле не оказалось, хотя признаков работы предыдущих экипажей на аэродроме имелось предостаточно. Тем не менее, штурман сделал три выстрела белыми ракетами. Получив подтверждение, начали готовиться к сбросу. И тут командира корабля осенило:

– Штурман, давай ракетами обозначим место сброса, может, кому-то поможем.

Выполняя приказ, Кораблин нашёл нужного цвета ракеты и стал ими разукрашивать ночное небо. Пока он занимался этим делом, момент сброса был упущен, пришлось сделать лишний круг.

– Все парашюты раскрылись! – доложил по СГУ стрелок Николай Якунин. – Ой, а под нами на встречном курсе проскочил самолёт!

Анисимов и Кораблин, прилетевшие на «Три дуба» впервые, были так заняты сбросом, что совсем не следили за обстановкой в воздухе. Убедившись, что большой неприятности не произошло, командир корабля стал с набором высоты выводить машину на обратный курс. Когда первое напряжение улеглось, «отчитал» правого лётчика. После завершения воспитательного процесса на борту началась пятиминутка на тему: докладывать начальству или нет. Решили не высовываться, а действовать по обстановке. На КДП шума никто не поднял. На том дело и завершилось.

А тем временем к аэродрому сброса подошла группа самолётов 13-го авиаполка. Её привёл экипаж заместителя командира эскадрильи Г.П.Троценко. А.М.Добров, один из способнейших штурманов авиаполка, совершивший в Словакию уже несколько вылетов, справился с обязанностями лидера весьма успешно. Троценко привёл за собой ещё три экипажа – М.К.Мирошниченко, Г.А.Перекальского и С.В.Горлова. Последний из-за обрыва грузика выпускной антенны выполнял задание без связи.

Всего в эту ночь от 4-й авиадивизии на Словакию работало 20 самолётов. Не выполнили задание три экипажа Герца (13-й авиаполк), Гусева и Мельковского (15-й авиаполк).

Группа 22-го авиаполка достигла района сброса ровно в полночь. «Три дуба» встретили лётчиков полной готовностью: границы аэродрома обозначались красными фонарями, «Т» из девяти костров выложено с севера на юг, работал светомаяк, на три белые ракеты земля отвечала двумя такого же цвета. С учётом хорошей видимости условия для работы были идеальными. Но, тем не менее, один экипаж командира корабля М.К.Прошлякова цель не нашёл.

Работа на сброс продолжалась ровно час. Завершил сброс грузов экипаж В.И.Хохлова. Это был его четвёртый прилёт в Словакию. И последний. Как и всего авиаполка. Пять раз он появлялся над аэродромом «Три дуба», его экипажи совершили 64 самолёто-вылета, из них выполнили задание 55. Лётчики доставили повстанцам 405 мест общим весом 43910 кг<sup>2</sup>. Не пропустил ни одного вылета в Словакию экипаж командира корабля П.Д.Петрова. Он исполнял роль и контролёра, и разведчика погоды. По четыре раза прилетали И.Е.Жевлаков, В.И.Хохлов, Г.В.Логинов, В.Я.Коротков, А.В.Тиняков, И.Д.Лещенко. Последний внёс самый большой вклад в дело разведки погоды.

После посадки самолётов в Калиновке командир корабля Сугаков пожаловался на плохую работу стабилизатора. При осмотре техники обнаружили его поломку. Такой же дефект оказался на самолёте Короткова. Анализ показал, что деформацию стабилизаторов вызвал сброс досок, которые подкладывались под ПДМ для поддержки их в бомболюках.

Всего в эту ночь словацкие патриоты получили 19510 кг оружия и боеприпасов (155 ПДМ)<sup>2</sup>.

Боевая работа 4-го авиакорпуса в ночь на 16 сентября описана строго по архивным документам. Анализ показывает, что экипажи на Б-25 в районе аэродрома «Три дуба» работали практически в то время, когда Яблоков стал уходить от цели (в 00.41). Далее. Лётчики авиакорпуса отработали без всяких осложнений: сигнала не запрашивали, он их уже ожидал, был чётким и соответствовал заданию. И ещё об одном. Разве

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 22-го ап, оп. 214о63., д. 1, л. 287

<sup>2</sup> Там же, ф. 39, оп11519, д. 1069, л. 50.

Чирсков, Езерский и Яблоков не знали, что в эту ночь и почти в то же время над целью будут работать лётчики Счётчикова? Знали, ибо командование АДД предупредило об этом руководство 5-го авиакорпуса специальной шифровкой.

Аэродром «Три дуба» не мог подать сигнал на посадку самолётам с оперативной группой по разным причинам. В ряде документов, оформленных уже после этого полёта, они отражены. В отчете о результатах руководства оперативной группой Борис Чирсков указал причину неудачного полёта в ночь на 16 сентября – бомбардировка аэродрома.

Уже после окончания войны в 1-м авиаполку состоялась теоретическая конференция по обмену боевым опытом в период работы на аэродроме «Три дуба». В её материалах отмечено: «При совершении первых вылётов экипажи почти не наблюдали и не ощущали на себе противодействия противника, за исключением самого первого вылета (вылетал один экипаж Яблокова), который был unsuccessful. Над аэродромом посадки находился самолёт противника «Фокке-Вульф-189», который сбрасывал САБы, поэтому на аэродроме был выложен треугольник из костров, запрещающий посадку».

Возможно, это бросал САБы экипаж Павкина. Но экипажи 4-го авиакорпуса запрещающего сигнала в виде треугольника не видели.

В последнее время в разных источниках участники тех событий также высказывали мнение о причинах невыполнения задания. Борис Чирсков, как человек, оказавшийся на месте через сутки и имевший возможность всё выяснить от тех, кто накануне обеспечивал приём советских самолётов, подтвердил версию о бомбардировке. В беседе с корреспондентом АПН Валентиной Булычевой он заявил: «В эту злополучную ночь действительно костров не зажигали – гитлеровцы вечером бомбили аэродром. В результате посадочная полоса была изрыта глубокими воронками и стала непригодной для приёма самолётов».

Эту же причину отразили в своих неопубликованных воспоминаниях начальник штаба авиадивизии Шевчук и в опубликованных – Голованов. Александр Евгеньевич писал: «В первую ночь оперативная группа принята не была, так как аэродром отбомбил противник»<sup>1</sup>.

Если это так, то почему аэродром не подал запретного сигнала на посадку, а если подавал, как об этом через год было сказано на конференции в 1-м авиаполку, но почему этот факт не нашёл отражения в боевых документах, написанных сразу после прилёта? А вот мнение Бориса Езерского, выраженное в статье «Трудная посадка у «Трёх дубов»: «Мой прилёт в тихую осеннюю ночь привлёк внимание немцев. Пока летал, разыскивая аэродром для посадки, собрал вокруг себя около десятка вражеских истребителей. Партизаны видели, что делается в воздухе, и не решились демаскировать себя. Не стали подвергать меня опасности»<sup>2</sup>.

В документе 4-го авиакорпуса и намёка нет на противодействие работе экипажей со стороны истребителей противника в эту ночь. С другой стороны, если бы в небе над «Тремя дубами» в момент нахождения там Си-47 собралось до десяти немецких истребителей, то вряд ли они упустили бы шанс пожить. Ни в одном из документов, отражающих боевую работу АДД на Словакию, не приводится фактов присутствия в районе аэродрома «Три дуба» такого количества истребителей противника.

Командир корабля Яблоков вообще отрицает факт невыполнения задания в ночь на 16 сентября, а его штурман Константин Севастьянов, ссылаясь на объяснение коменданта аэродрома, тоже упоминает о немецких самолётах в районе аэродрома.

Думается, что главная ошибка заключалась в том, что командование АДД спланировало в одну ночь на одну точку два разных задания двум своим авиакорпусам, не развело их по времени хотя бы на несколько часов.

Пришёл я к этому выводу, обнаружив в архиве две короткие шифротелеграммы на имя командира 4-го авиакорпуса: «Для Чехословакии в ночь на 17 сентября самолёты не наряжать». Аналогичная телеграмма пришла и на следующий день. Следует добавить, что сброс грузов экипажами Б-25 на «Три дуба» в ночь на 16 сентября был последним. Командование АДД нацелило авиакорпус на другую точку. То есть на сутки позже команда из штаба АДД всё же поступила: сброс грузов и одновременная посадка самолётов на одной точке были разведены.

Какие бы ни были разночтения о причинах отсутствия сигнала на аэродроме «Три дуба», бесспорно одно: задание выполнено не было. Вопрос о начале воздушной операции по переброске чехословацкой воздушно-десантной бригады остался открытым.

## 6. К встрече готовы!

Вечером следующего дня с аэродрома Львов в 20.50 вновь взлетел самолет Езерского, а тридцатью минутами позже оторвал от земли свою машину и Яблоков. На борту те же пассажиры, тот же груз. И задание прежнее.

На этот раз обусловленный сигнал лётчиков ожидал. Си-47, взлетевший раньше и имевший большую скорость, подошел к аэродрому через один час 40 минут. Цель обозначалась шестью красными фонарями по границам аэродрома. Как только Си-47 появился над «Тремя дубами», земля просигналила двумя зелёными ракетами.

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 472.

<sup>2</sup> «Воздушный транспорт». – 3 августа, 1982.

Получив приглашение на посадку, Езерский зашёл с юга. Учитывая наличие гор, особенно в восточной и западной стороне, осторожно, заложив левый крен, перевёл машину на снижение. Самолет, как бы ввинчиваясь, приближался к земле.

Помимо яркого «Т», хорошо просматривались река Грон и железная дорога. Они тянулись с севера на юг, что совпадало с направлением захода на посадку. Это обстоятельство здорово помогло лётчикам в тех прикидках, которые они делали, снижаясь по спирали. Приземлились прямо у южного торца ВПП. Погасив скорость тормозами, командир выключил фары и порулил к мигавшему в стороне фонарику,

– Тезка, – стоявший позади Чирсков положил руку на правое плечо лётчика, – после остановки моторы не выключай.

Борис Федорович привёл оружие в боевое состояние и открыл дверь пассажирского салона. В стороне стоял высокий человек, продолжая мигать фонариком.

– Что за аэродром? – стараясь перекричать шум моторов, спросил Чирсков.

– Три дубы, Три дубы! – с трудом выговаривая русские слова, ответил высокий.

– Он-то нам и нужен! – не скрывая радости, воскликнул Чирсков. – А где ваше начальство?

– Там! – показал в сторону словак.

– Беги, а мы за тобой рулить будем!

Словак всё понял и побежал трусцой впереди самолёта, изредка оборачиваясь, чтобы помигать фонариком.

Первым на землю спрыгнул Чирсков. Каково же было его удивление, когда он увидел перед собой человека в форме советского офицера.

– Майор Студенский, представитель штаба первого Украинского фронта!

– Как же вы здесь оказались?

– Десять дней назад прилетел на словацком самолете.

– Помогите нам, братец, осмотреть аэродром, надо, чтобы экипаж отвёз хотя бы первые основные данные о его состоянии. Предупредите наземную службу, что на подходе второй самолёт.

К осмотру аэродрома подключились Мигур, Пономарёв, Езерский и Терещенко. Работу облегчила выделенная комендантом грузовая машина. Остальные члены экипажа совместно с прибывшими связистами и аэродромной командой приступили к разгрузке привезённого имущества.

Обследовав аэродром и побеседовав с его прислугой, Езерский приказал Терещенко набросать кроки «Трёх дубов». Через пятнадцать минут порулили на старт. Облегчённый самолёт, подпрыгивая на неровностях, бодро бежал к сигнальным огням. Вот он круто развернулся и замер, словно перед прыжком. Ему на самом деле предстояло совершить нечто подобное, не ему конечно, а экипажу, а если быть точным, то лётчикам, а если уж совсем точным – командиру корабля.

Езерский поудобнее уселся в кресле, скользнул взглядом по приборам, двинул сектора газа вперёд до отказа. Взревели моторы, гул от них покотился по лощине. Крепко сжав штурвал, лётчик ждал, когда моторы наберут полные обороты, затем отпустил тормоза. Дрожащая машина тронулась с места и, круто набирая скорость, устремилась вперёд. Безжалостно застучали стойки шасси, их каждый удар больно отдавался в сердце. Наконец лётчик всем своим существом почувствовал, как напряглась машина. Удары стоек стали реже и мягче. Набрав в левом вираже 50 метров, лётчик стал поднимать машину на высоту по спирали. Лишь только после того, как горы остались внизу, Езерский, раскрепостившись, вывел Си-47 на курс и с набором высоты повёл на восток.

Тем временем к аэродрому «Три дуба» подошёл Ли-2. Таким же методом, что и Езерский, Яблоков снизил его в лощину, а затем мастерски посадил.

Оперативная группа в полном составе прибыла к месту назначения. Перед вылетом Чирсков сказал членам экипажа:

– Теперь вы – первопроходцы. Ваш опыт надо донести до всего лётного состава. Передайте это командиру полка.

Затратив на полёт в общей сложности 3 часа 50 минут, Юрий Яблоков благополучно приземлился на базовом аэродроме. Операция по переброске в Словакию оперативной группы и средств связи завершилась. Через час в штаб АДД ушло боевое донесение: «В ночь на 17 сентября 1944 года один Си-47 и один Ли-2 в 22.30 – 02.55 доставили с посадкой на аэродром «Три дуба» приводную радиостанцию РСБ, обслуживающую команду и оперативную группу для подготовки к проведению операции по высадке чехословацкой бригады»<sup>1</sup>.

В этот же день в Словакию прибыли и американцы. Об этом донёс И.В. Сталину член Военного совета 1-го Украинского фронта генерал К.В. Крайнюков: «Наш представитель при штабе повстанческой армии в Словакии (Скрипка. – А.С.) доносит: 17 сентября на двух самолётах «Либереитор» под прикрытием 30 истребителей в Банска-Бистрицу привезены медикаменты и шесть человек представителей американской армии в Италии, возглавляемых капитаном Грином. При штабе находится представитель чехословацкого правительства в Лондоне Роберт, того же правительства в Москве – Павлович и американец Грин. Цель прибытия американцев и их деятельность изучаются»<sup>2</sup>. Таким образом, практически одновременно на аэродром «Три дуба» прибыли представители военных ведомств СССР и США.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1069, л. 52.

<sup>2</sup> Там же, ф. 336, оп. 2712, д. 105, л. 328.

Самолёт Яблокова на аэродроме во Львове встречало все руководство авиаполка. В штабе члены экипажа подробно доложили о том, как протекал полёт, рассказали о деталях посадки и взлёта. Сведения эти были крайне необходимы для подготовки лётного состава к предстоящим массовым полетам на «Три дуба».

Среди тех, кто работал с экипажем Яблокова после прилёта, были заместитель штурмана полка по радионавигации Р.Р.Ткаченко и заместитель начальника штаба Е.С. Щапов...

После окончания в 1939 году средней школы в Москве Щапов поступил в институт, но не проучился в нём и месяца, так как был призван в армию. Ему, как окончившему десятилетку, предложили поступить в Харьковское училище штурманов. Начавшаяся война с Финляндией перевела процесс обучения на ускоренный режим. Уже в декабре 1940 года он, облачившись в синий френч с кубиками в петлицах, в составе группы в одиннадцать человек, держал путь в Великие Луки, где базировался 1-й тбап. Четверо из прибывших попали в первую авиаэскадрилью.

Вечером с молодыми штурманами беседовал Н.Ф.Гастелло. Рассказав о том, в какой полк они попали, заместитель командира эскадрильи подробно расспросил каждого о жизненном пути. Но что можно поведать о себе, когда этот путь измеряется всего лишь девятнадцатью годами!

Началось изучение и освоение, по сути дела, нового для молодых штурманов самолёта ТБ-3. Нередко по служебным делам приходилось встречаться с Гастелло, но более близко познакомился с ним Щапов, играя в одной с ним хоккейной команде, в которой первый занимал место левого крайнего, а второй – левого полу-среднего. Говорили, что Гастелло хорошо играл в футбол, являлся капитаном полковой команды, но оценить его футбольные способности Щапову не удалось, так как весной 1941 года замкомэска перевели в 207-й авиаполк.

Прошло время, и имя Гастелло забылось. И только 5 июля, когда страна узнала о его самопожертвовании, весь полк, в том числе и Евгений Щапов, вспомнили о своем однополчанине, при этом каждый воскрешал в памяти эпизоды своих личных контактов с Николаем Францевичем. Боль утраты и чувство гордости испытывали все. Подвиг Гастелло сплотил полковую коллектив, вдохновил на еще более качественное выполнение боевых заданий.

Щапов, совершенствуя боевое мастерство, летал много и эффективно, достаточно сказать, что только на ТБ-3 он произвёл в тыл врага 114 рейсов. Но после перехода полка на Ли-2, будучи штурманом звена, вынужден был по состоянию здоровья уйти на штабную работу...

Ткаченко и Щапов вернулись к себе на виллу под утро. Вот уже десять дней они жили вместе в комфортабельных условиях. За всю войну такое жильё попало впервые. Хозяева – поляки. Наверху размещались хозяйка с дочерью, внизу пан и они, занимая отдельную комнату.

Постояльцы очень быстро завоевали у хозяев авторитет. Они застеклили во всем доме окна, подключили к газовой сети отопительную систему, смастерили рожки для освещения.

По улице Листопадной днём бегали трамваи. Как раз у штаба полка они разворачивались и возвращались в центр города. Недалеко от виллы, спрятавшись за зелёной стеной каштанов, приютился дом пана Евгения. Сам он жил на втором этаже, а внизу располагалось его небольшое заведение, ставшее для полковых любителей пива перевалочной базой на пути с аэродрома к местам ночлега. Буское пиво (название по городу Буск) никогда не кончалось, отличалось прохладой, каким-то особенным ароматом и вкусом.

Пан Евгений, добродушный поляк, не мог нарадоваться тому, что с прибытием лётчиков его дела пошли в гору. Обустраивая свой быт после перебазирования, личный состав авиаполка не летал, вечера были относительно свободными, и возможностью побаловаться чудо-напитком почти никто не пренебрегал.

Ткаченко и Щапов тихо пробрались в свою комнату, разделись и с огромным удовольствием залезли в тёплую постель.

– Слушай, Роман, а Севастьянов молодец, как он толково рассказал о своих действиях по отысканию этих дубов.

– Да, верно. Завтра, вернее уже сегодня, он выступит перед штурманами. Мы с Чистяковым уже договорились. Но теперь найти эти дубы будет легче, приводная там.

– Эх, пивка бы сейчас!

– Да, товарищ Евгений, теперь к пану Евгению будем заруливать редко, начинаются массовые полеты. Чувствую, трудное будет это дело. Всё, спим!

В эту ночь четыре экипажа 1-го авиаполка взяли курс на Чехию. Все они, выполняя задание НКГБ Украины, должны были доставить на точку Зазрива (32 км восточнее Жилины) разведывательно-диверсионные группы.

Задание не выполнили три: П.В.Новиков (штурман А.Н.Боднар), М.Д.Шелемов (А.А.Урбанский), В.Ф.Шеменов (Г.А.Дикуль). Ни один из них не обнаружил условленного сигнала. Однако четвёртый экипаж на костры в линию с 2100 метров сбросил пять мешков с боеприпасами (900 кг) и семь человек. Восьмой пассажир остался на борту, так как его парашют, из-за неумелого обращения, распустился в салоне.

К сожалению, назвать с точной достоверностью экипаж, выполнивший задание, из-за несовершенства боевых полковых документов я не могу. Но, судя по всему, его выполнил экипаж А.А.Васильева. Его штурман Леонид Александрович Шепель писал мне:

«Где-то в сентябре нам было поручено выбросить семь десантников. Старшим у них был Сеня, радисткой Маша. Мы выбрасывали их в районе горы Попрад. Удивительно настойчивые парни: после первой попытки выброски они упрямо настаивали на том, чтобы лететь только с нашим экипажем. Последняя встреча произошла с ними в июле 1945 года в Мукачево. Сеня рассказывал, что они вырезали две казармы немецких солдат. Он сказал Васильеву:

– Большое вам спасибо, что мы все живы и здоровы. Никто из нас даже не был ранен.

– Мы довольны, – ответил командир, – а в точности выброски «виноват» наш штурман.

С радисткой Машей встретились в Киеве в 1954 году на Крещатике. Она просила меня поехать в университет и там рассказать о них, но я не смог, так как надо было на аэродром – я из Тарту вёл девятку Ту-4 в Каховку».

Леонид Шепель точную дату полёта не помнит. Да и экипаж его не из 1-го авиаполка, а из 340-го. В остальном все основные детали его рассказа совпадают: количество пассажиров и место выброски – Зази́ва в районе горы Попрад (Герлаховки).

Завершив рекогносцировку «Трёх дубов» и первые самые необходимые приготовления к приёму самолётов, оперативная группа отправилась на отдых. Скрипка пригласил Бориса Фёдоровича к себе, выделив ему одну из своих комнат. Отдых был коротким.

С первыми лучами солнца Чирсков со своими помощниками снова появился на аэродроме. Теперь, при дневном свете можно было рассмотреть его более тщательно. «Три дуба» находились на низко расположенном плато, со всех сторон стеснённом грядой лесистых гор от 1000 до 2400 метров. Ширина плато 2 – 2,5 километра, длина – около десяти. Горы, покрытые лесом, в этот период года были необычайно красивы.

По всей длине плато проходили шоссейная и железная дороги, как бы разрезая его на две равные части: восточная полностью использовалась под посевы, огородные культуры и была занята садами, три четверти западной части занимали деревни и мелкие хутора.

Что касается аэродрома, то это слово употребимо лишь по отношению к ровной поверхности центральной части самого плато. Тут не было ни специально оборудованной взлётно-посадочной полосы, ни служебных построек, стояло лишь здание бывшего аэропорта. От многих других плоскогорий оно отличалось только тем, что находилось почти в самом центре повстанческих сил, и своеобразным запоминающимся названием – «Три дуба», унаследованным то ли от одноимённого села, когда-то, как утверждали местные жители, существовавшего здесь, то ли от самой площадки, где, возможно, росли эти деревья. Во всяком случае, сейчас на плато никаких дубов не было.

Сама площадка размером 1300 на 500 метров имела открытые подходы только с севера и юга. Лоток рабочей площади – ровный. Западная часть полосы шириной около 300 метров (старое поле) отличалась хорошим твёрдым грунтом с ровной поверхностью. Восточная часть (новое поле), начиная с середины, имела более мягкий грунт.

Чирсков решил новое поле использовать для руления и разгрузки, а старое, с более твердым и обкатанным грунтом, для посадки и взлёта. Определили запасную взлётно-посадочную полосу, места разгрузки, маршруты рулений.

Размеры площадки и её месторасположение позволяли принимать самолеты Ли-2, но лишь при одном непременном условии – абсолютно точном расчёте посадочного курса. «Да, нелегко будет выходить на аэродром и сажать самолёты ночью, тем более в сложных погодных условиях. Эти горы принесут много неприятностей», – к такому выводу пришёл Чирсков, завершив повторное обследование площадки.

А.Е. Голованов писал: «На вторую ночь вся группа благополучно прибыла, и полковник Чирсков стал заниматься решением вопросов, как организовать приём, разгрузку и отправку самолётов. Он имел указания о том, что необходимо обеспечить приём и выпуск 80 – 100 самолётов каждую ночь. Принять такое количество самолётов совсем не просто, когда рядом базируется истребительная авиация противника, а сам аэродром регулярно подвергается бомбардировке. Требовалась, во-первых, максимальная маскировка аэродрома в ночных условиях – предельно малое количество огней на лётном поле, во-вторых, быстрейшая разгрузка прибывающих самолётов и немедленная их отправка, так как большого количества самолётов аэродром принять не мог. Оставление же самолётов на день на аэродроме исключалось ввиду каждодневного облёта его разведчиками противника»<sup>1</sup>.

Место для связанной радиостанции помог найти Скрипка. Уже рано утром вместе с С.С. Савиным они появились в селе Гайники. Находилась она рядом с аэродромом. На единственной деревенской улице, прижимаясь друг к другу, стояли аккуратные белые домики. Девушки в коричневых передниках и белых платках спешили в город на рынок. В цветных корзинах они несли овощи, масло, сыр, молоко. Разговор с ксендзом был недолгим, согласие на размещение аппаратуры в костёле он дал быстро.

С рассветом приступил к поиску подходящей площадки и начальник приводной радиостанции Павел Копачев. Намеченное им место Чирсков одобрил, выделил и группу помощников. На площадке разбили бивак, развернули приводную, тщательно её замаскировали. В связи с близостью района боевых действий радисты заминировали передатчик и динамо-машину. Вокруг станции отрыли окопы, подготовили для круговой обороны стрелковые ячейки. После тщательной проверки аппаратуры привели в боевую готовность всё своё вооружение.

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 472.

Чирсков ближе познакомился с комендантом аэродрома. С ним надо было решить, в общем-то, нехитрое дело – освещение. О применении обычного, электрофицированного, не приходилось и думать – единственный движок мог обслуживать только радиостанцию. Комендант предложил использовать фонари «летучая мышь».

- А как мы их потушим в случае внезапного налета авиации противника?
- Расставим дежурных, а они при необходимости накроют их куртками.
- Пожалуй, всё это надо обдумать.

Бывший стрелок из экипажа И.М.Герца А.А.Фрейдсон вспоминает: «В 1988 году во время пребывания в Словакии мне пришлось встретиться и близко познакомиться с Микулашом Шингловичем, который осенью 1944 года находился на аэродроме «Три дуба» и принимал наши грузы. Из его рассказов я узнал, что аэродром этот был учебным и принадлежал лётной школе словацкой армии. На нём базировался учебный полк, в котором Микулаш служил комэской. Интересно было встретиться через 44 года с человеком, который ожидал нашего прилёта, зажигал для нас сигнальные костры и принимал груз». Возможно, это и был комендант аэродрома.

Настало время познакомиться и с местным начальством. В сопровождении Скрипки Чирсков отправился в Банска-Бистрицу. Этот на редкость красивый курортный городок волей войны превратился в столицу словацкого восстания. Недалеко от города располагался большой курорт Слияч, славившийся своими лечебными водами.

Банска-Бистрица лежала в долине горного Грона, обрамлённая со всех сторон лесистыми хребтами. Растительность на вершинах гор ласкала взор зелёными кронами деревьев, а ниже рука осени уже раскрасила их в багровые тона. Улицы города, уютные и чистые, жили напряжённым ритмом военного времени. Браво чеканя шаг, проходили воинские подразделения, тянулись грузовики с людьми, с треском проносились мотоциклы, поднимаемая за собой бронзу лапчатых каштановых листьев.

В Велительстве советских офицеров, пригласив в свой кабинет, принял командующий повстанческой армией Голиан. Чирсков рассказал о составе оперативной группы, её задачах, о масштабах предстоящей воздушной операции, затем изложил свои просьбы.

– Нам нужно сто пятьдесят человек для быстрой разгрузки самолётов и оперативного выкладки стартовых огней. Кроме этого, тридцать фонарей «летучая мышь», колпаки, которые на них можно было бы быстро надевать. Необходимо несколько машин щебёнки, приспособления для её трамбовки, небольшие брёвна, настил для скатывания крупногабаритных грузов из самолётов на землю, машины для транспортировки грузов после их разгрузки.

– Мы сделаем всё возможное, чтобы выполнить все ваши просьбы, – пообещал Голиан.

Затем Чирсков имел встречу с К.Шмидке и попросил его помочь в охране аэродрома. Шмидке пообещал. Простившись с Чирсковым, он тут же вызвал к себе командира советского партизанского отряда им. Невского В.А.Карасёва и попросил его взять это ответственное дело на себя, сказав, что аэродром надо беречь как зеницу ока. Впоследствии Виктор Александрович вспоминал: «Мы берегли... Фашисты, зная об аэродроме, не раз предпринимали попытки бомбить, подсылать диверсионные группы. Но аэродром действовал до самого последнего дня, пока повстанцы не оставили Банска-Бистрицу»<sup>1</sup>.

После обеда на «Три дуба» стали прибывать грузовые машины с обещанными материалами. Чирсков со своими подчинёнными принялся за оборудование ночного старта. На взлётно-посадочной полосе обозначили прямоугольник размером 130 на 1100 метров из шести аккумуляторных фонарей с надетыми на них колпаками. На северной стороне этого прямоугольника из фонарей «летучая мышь» соорудили посадочное «Т».

К импровизированному старту связисты протянули телефонную линию. С помощью партизан оборудовали примитивный командный пункт. В 17.00 Чирсков приказал радистам передать во Львов сообщение: «К встрече готовы».

А подготовительные работы всё продолжались. К вечеру для разгрузки тяжёлых и крупногабаритных грузов смастерили специальные деревянные брусья с крюками на одном конце для зацепки за борт самолёта, а также щиты для скатывания орудий и машин. На аэродром прибыли грузовики для эвакуации доставляемых грузов. Привезли и щебень для ликвидации последствий возможного бомбардирования лётного поля авиацией противника.

Последнее оказалось нелишним. Перед наступлением темноты, во время тренировки стартовой команды, над аэродромом появились девять «Ю-88» и отбомбились по лётному полю, оставив после себя многочисленные воронки. Более двух часов ушло на их латание. Но главной неприятностью налёта стало ранение одного из помощников Чирскова – Пономарёва.

Много словацких слов узнали за эти сутки люди оперативной группы Чирскова. А в связи с налётом на аэродром немецкой авиации познакомилась с ещё одним – поплах (тревога).

В то время, когда Чирсков вместе со своей группой готовил аэродром «Три дуба» к приёму самолётов, по ту сторону фронта на базовых и полевых аэродромах также шла кропотливая подготовительная работа.

Боевая задача, поставленная перед 5-м авиакорпусом, потребовала самого серьёзного отношения к подготовке лётного состава, создания всех условий для предстоящей работы, тщательного отбора и осмотра

<sup>1</sup> Ларионов А.В. Невцы. – М., 1976. – С. 46.

материальной части. Главным стал вопрос подбора и подготовки экипажей. Этой работой занялись командиры авиаполков со своими штабами.

До Зволенской операции большинство из них не имели опыта посадки на аэродромах, расположенных в горах, без прожекторов при кострах с включёнными фарами, поэтому с получением приказа развернулась усиленная отработка этих элементов. На аэродромах основного базирования в тёмное время начались полёты с посадкой без прожекторов, с использованием направляющих костров, светового «Т» и самолётных фар. Лётчики оттачивали слепой взлёт и посадку, выполняли стандартные развороты с креном в 15 градусов.

Вначале тренировку получили командиры эскадрилий и отрядов. После этого они оттренировали командиры кораблей. Один из них из 29-го авиаполка Николай Павлович Маляров вспоминал: «Начались упорные тренировки. Поначалу включали фары, вмонтированные в плоскости. Но вскоре убедились, что лучи света как бы нивелировали неровности грунта, искажали действительную картину. Тогда решили на неосвещённый аэродром садиться с выключенными фарами».

В течение двух ночей в частях авиакорпуса было подготовлено 127 экипажей, из них 107 могли выполнять поставленную задачу в сложных условиях.

Характерный и трудный рельеф местности, сложная, часто меняющаяся в это время года метеобстановка на маршруте и в районе посадки – все эти условия вызвали необходимость особо тщательно готовить экипажи в навигационном отношении.

Летный состав детально изучил профиль полёта, районы аэродромов посадки и подскоков. Маршрут выбрали такой, который имел характерные ориентиры. Определили безопасную высоту полёта как на маршруте, так и в районе цели. В связи с возможными полётами вне видимости земли с выходом на цель по приводной станции провели сверку всех навигационных приборов.

Трудные условия предстоящих полётов требовали серьёзного подхода к подготовке материальной части, детальному осмотру моторного хозяйства и подготовке всех средств, обеспечивавших выполнение работы по десантированию. В связи с этим у инженерно-технического состава работы тоже было невпроворот.

Во-первых, надо было отобрать совершенно надёжные по моторесурсу самолёты. Дело в том, что предстоящие перевозки личного состава бригады без парашютов, а также таких грузов, как орудия и автомашины, практически исключали возможность, в случае аварийной ситуации, освобождения от них в воздухе. Это обстоятельство ставило перед экипажами задачу быть в готовности, совершать вынужденные посадки без выбора удобных площадок. Моторы в таких случаях должны быть надёжными, потому самолёты с остаточным моторесурсом от восьми до двенадцати часов к полётам в Словакию не допускались.

Во-вторых, привлекаемые к десантным работам самолёты надо было тщательнейшим образом проверить. Вначале их осмотрели инженеры эскадрилий, затем организовали взаимную проверку, к которой привлекались бортехники и техники отрядов, перебрасываемые из одного подразделения в другое. Всё это дало положительные результаты. После устранения выявленных дефектов самолёты осмотрели инженеры авиаполков и авиадивизий.

В процессе подготовки учитывалось отсутствие на аэродроме посадки технических средств, поэтому внимание бортовых техников было обращено на наличие всех необходимых запчастей, облегчённый запуск моторов, на исправность электростартеров, зарядку аккумуляторов.

Согласно инструкции АДД на всех самолётах сделали светомаскировку окон кабины и колпаков турелей. Бортехникам и штурманам выдали фонарики и по два-три ножа на экипаж. Заготовили фалы для крепления грузов, доски, облегчающие загрузку и выгрузку боеприпасов, и специальные брусья для погрузки и выгрузки артиллерии. С самолётов сняли лишний груз.

Переброску личного состава чехословацкой бригады планировалось осуществлять с аэродромов подскока Кросно, Ионици, Ясенка. Их использование сокращало расстояние до места высадки десанта, и, в связи с этим, за счёт уменьшения заправки горючим можно было увеличить тоннаж перебрасываемого полезного груза.

Для организации приёма самолётов, их загрузки и выпуска на задание с подскока, сформировали корпусную оперативную группу во главе с начальником штаба полковником В.К.Богдановым в составе начальника разведотдела, инженера по прогнозам погоды авиакорпуса и начальника химслужбы 53-й авиадивизии. Эта группа вступила в контакт со штабом 1-го Украинского фронта, побывала на аэродромах подскока.

Она установила: Кросно, Ионици и Ясенка слабо прикрыты зенитной артиллерией, связь не установлена, метеорологическое обеспечение слабое, нет достаточного количества специальных автомашин. Обследование также показало, что наиболее неудобным был подскок Кросно. Он находился в непосредственной близости от линии фронта. Это обстоятельство максимально использовал враг: с наступлением темноты и на рассвете, почти ежедневно, аэродром находился под воздействием дальнобойной артиллерии. Кроме этого, с Кросно работали части 2-й воздушной армии, свободного места было мало. Все это создавало большие неудобства при ночной работе Ли-2. Несколько лучше был приспособлен аэродром Ясенка: подходы открыты, лётное поле больших размеров, от линии фронта на безопасном расстоянии.

Для прослушивания экипажей в воздухе на точках подскока связисты установили приёмники. Предполагалось, что Ли-2 в Кросно, Ионицах и Ясенках заправляются бензином и маслом не будут.

Оперативные группы создали и в авиадивизиях. Их возглавили первые лица соединений. В группы вошли офицеры оперативных отделов, старшие штурманы, синоптики, представители ИАС и отделов связи. Кроме



того, на подскок должны были вылетать командиры авиаполков или их заместители и непосредственно руководить всеми подготовительными к вылету работами.

Предусматривалось, что оперативные группы после завершения выполнения задания будут возвращаться на свои места, а на подскоке, для подготовки к очередной работе в течение следующего дня, будут оставаться один-два старших офицера штаба авиадивизии. Они должны будут обеспечивать своевременную подготовку грузов, распределять их по весу, определять места стоянок самолётов и т.п.

Во всех авиаполках в эти дни проводилась активная партийно-политическая работа. На партийных и комсомольских собраниях, в лекциях и беседах командиры и политработники нацеливали личный состав на успешное выполнение ответственного государственного задания.

Первая информация от возвратившихся с «Трёх дубов» экипажей и привезённые кроки тщательно анализировались в штабах авиакорпуса, авиадивизий и авиаполков. В результате был выработан следующий боевой порядок авиакорпуса: самолёты уходят на задание отдельными волнами, каждая из которых составляет цепочку кораблей в составе одного полка, примерно 15 – 20 единиц, временной интервал между волнами – 15 минут. Такой порядок мог обеспечить бесперебойную работу в пределах одной ночи эшелона в 80 кораблей.

Первая задача, которую поставил командующий АДД перед корпусом, заключалась в том, чтобы перебросить на «Три дуба» хозяйство 1-го истребительного чехословацкого авиационного полка: штаб, техников и мотористов, солдат и офицеров 436-го батальона аэродромного обслуживания во главе с инженер-подполковником А.П.Рубцовым, имущество связи, а также горючее, боеприпасы, запасные части и продукты питания.

Что же касается лётного состава 1-го чиап, то ещё 15 сентября его командир Ф.Файтл, возглавив звено Ла-5, вылетел на разведку «Трёх дубов». Одновременно он обследовал и аэродром Золна, расположенный северо-восточнее Зволена. 17-го днём именно сюда авиаполк и перелетел со всеми своими самолётами.

Тем временем обстановка в Словакии продолжала ухудшаться. Гитлеровцы перебросили сюда дополнительные силы. Их удары по повстанцам возросли. Контролируемые территории сузились. Силы патриотов таяли, а советские войска, начавшие наступательную Карпатско-Дуклинскую операцию, столкнулись с ожесточённым сопротивлением врага. Бои здесь приняли затяжной характер. Противник, пользуясь свободой манёвра, делал всё, чтобы приостановить продвижение советских войск. Каждую высоту, каждый населённый пункт приходилось брать с большими потерями.

11 сентября удалось создать брешь во вражеской обороне в районе Дукли. Командующий 1-м Украинским фронтом ввел сюда 1-й кавалерийский корпус под командованием генерал-лейтенанта В.К.Баранова. Однако вскоре кавалеристы, не имея артиллерии и танковой поддержки, вынуждены были приостановить своё наступление.

Для снабжения кавкорпуса продовольствием, боеприпасами и фуражом по воздуху командование привлекло экипажи 5-го авиакорпуса авиации дальнего действия.

Таким образом, в ходе Карпатско-Дуклинской операции советские войска, хотя и продвинулись за десять дней напряжённых боев на 15 – 20 километров, всё же поставленную перед ними задачу выполнить не смогли.

К этому времени обозначилась ещё одна неприятность, о ней начальника штаба 1-го Украинского фронта проинформировал генерал Штеменко 17 сентября: «Сообщаю, что по донесению из Словакии полковник Тальский улетел, несмотря на приказание остаться на месте и руководить боями. Его бегство имело последствием хаос в полевых дивизиях»<sup>1</sup>.

В этих тяжелых условиях для объединения действий всех партизанских сил по инициативе Коммунистической партии Словакии 16 сентября был образован Главный штаб партизанского движения. Возглавил его К.Шмидке. Однако его создание положение дел не улучшило, так как большинство партизанских отрядов, перешедших с территории СССР и созданных при помощи УШПД, находились в его подчинении. В.В.Марьина, ссылаясь на Г.Гусака, пишет: «Отсутствие единого партизанского командования отражалось на боевых действиях этой части вооружённых повстанческих сил. Так, 70 – 75 % партизан во время восстания находились на освобождённой территории и «держали фронт» совместно с армией. Все попытки Украинского и Главного штабов партизанского движения, КПС, Словацкого национального совета, командования повстанческой армией заставить партизан перебазироваться в тыл оккупационной немецкой армии ни к чему не привели»<sup>2</sup>.

## **7. Истребительный чехословацкий авиаполк вступил в бой**

16 сентября после обеда командиры соединений 5-го авиакорпуса получили боевые распоряжения, в соответствии с которыми им предписывалось: выделить для полёта в Словакию 43 самолета: 35 от 54-й и 8 – от 53-й авиадивизий. Совершенной неожиданностью оказалась команда: 54-й авиадивизии работать с подскока Рудна Мала (7 км севернее Жешува). С утра 17 сентября началась подготовка к заданию.

Аэродром Строни Бабы, что под Львовом. Здесь базируется 7-й авиаполк. После завтрака в штабе собраны командиры кораблей и штурманы четырнадцати экипажей, которым предстоит совершить первый полковой

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 214, л. 503.

<sup>2</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 108.

вылет в Словакию. Среди них летчики В.М.Коротков, М.Л.Фоменко, П.С.Чернобаев, А.А.Плохов, В.Ф.Воронин, Ф.Ф.Рязанов, Ю.М.Безбоков, Ю.Н.Мариен, П.Г.Ерёмин, штурманы А.Г.Мальцев, М.В.Гусев, А.Е.Михалёв, М.П.Орлов, А.В.Тимохин, В.А.Курасов и др.

В классе перед началом постановки боевой задачи стоит гомон. Все ждут руководство авиаполка. Лётчики уже знают об аэродроме с красивым названием «Три дуба». О нём рассказал их командир, побывавший там первым. Авторитет у Езерского в авиаполку высочайший. Все у него учатся, все его безгранично уважают, а некоторые даже боготворят.

Он стремительно вошёл в класс, как всегда подтянутый, деловой, поздоровался, разрешил сесть, внимательным взглядом окинул всех присутствующих.

– Товарищи! Мы готовимся к этому заданию уже два дня. В первый вылет идут самые сильные экипажи. Посадка и взлёт с аэродрома повстанцев очень трудные, я вам уже об этом рассказывал. Вот посмотрите на схемы, которые изображают профиль полёта и кроки аэродрома. Более подробно о работе экипажей расскажет штурман полка.

Терещенко подошёл к висевшим схемам и картам.

– Я уже говорил вам о трудностях работы на маршруте и в районе аэродрома посадки, повторю ещё раз: навигационные условия очень сложные. Маршрут проходит через Карпаты, самая высокая точка – гора Герлаховка, это значит, что высоту надо будет набирать не ниже 3000 метров. Эта же гора – основной ориентир, её вершина резко выделяется и хорошо видна на большом расстоянии. Дороги, идущие преимущественно по ущельям, угадываются лишь при наличии движения автотранспорта с включенными фарами. Лощины просматриваются в виде более светлых широких извилистых полос, но это, сами понимаете, только в хорошую погоду.

Реки текут по низинам ущелий и трудноразличимы. Все это почти исключает возможность ведения визуальной ориентировки. Расчётный выход на курс следования производить по шаропилотному ветру. Угол сноса уточнять точным заходом на ИГМ или по РПК-2. Пеленгирующая приводная радиостанция находится тоже на ИГМ. Основной способ самолётовождения осуществлять компасной навигацией с применением радионавигационных средств. Выход на цель осуществлять детальной ориентировкой, а при подлёте к аэродрому «Три дуба» по РПК-2 настраиваться на приводную.

После выступления Терещенко началась детальная подготовка к заданию. Вот как о ней вспоминает штурман экипажа Александр Григорьевич Мальцев: «С утра провели предполётную подготовку. Изучили маршрут полёта, поворотные пункты, расстояние и время полёта между ними, порядок выхода в район аэродрома, метод определения его месторасположения с помощью самолётных радиосредств и работающей приводной радиостанции... Построить заход на посадку со снижением в облаках с таким расчётом, чтобы не врезаться в горы – тут требовался точный штурманский расчёт. Ошибка могла стоить жизни всему экипажу».

После обеда командир авиаполка с группой штабных офицеров убыл на аэродром подскока Рудна Мала, именно здесь через несколько часов должна развернуться главная работа. Командир авиадивизии генерал В.Н.Щёлкин со своими помощниками находился уже там.

Куровицы. Разорённая войной деревенька. В ней, основательно уплотнившись до возможного предела, ютился личный состав 29-го авиаполка. Казарменных помещений не было, размещались поэскадрильно в пустующих жилых домах. Руководящий состав авиаполка взяли на постой малосемейные жители деревни. Единственное относительно приличное здание населённого пункта вместило в себя все штабные службы и командно-диспетчерский пункт. Рядом начальник штаба Р.В.Андреев оборудовал лётный класс. Здесь, когда над головой не капало, проводились различные полковые мероприятия.

Единственная достопримечательность Куровиц – костёл католической церкви. В нём личный состав авиаполка поочередно в строго отведённое время «молился» трижды в сутки – богоугодное заведение приспособили под столовую.

17 утром после завтрака лётный состав потянулся к штабу, где в классе командир авиаполка должен был ставить боевую задачу.

Николай Григорьевич Афонин. Сказать, что он был для личного состава отцом – мало. Он был еще и матерью, той матерью, которая умеет любить, но и быть строгой во имя этой любви. Каждый в авиаполку, от заместителя до механика, ежедневно, в любом деле ощущал его заботу в главном на войне – сохранении человеческой жизни.

Ему было тридцать два. Позади уже год руководства авиаполком. Если авиаполк – это крыльцо, то чтобы подняться на него, нужно пройти определенные ступени. Афонин прошёл их все, последовательно пересчитав каждую, не перепрыгнув ни через одну. В этом была его, как командира авиаполка, сила.

...После окончания в 1933 году Ейского авиационного училища, он пришёл во 2-ю тяжёлобомбардировочную бригаду (затем 7-й тбап) лётчиком на ТБ-3. Через год – старший лётчик, через три – командир отряда, через два – заместитель командира эскадрильи, а в первый день войны принял её под свое командование. Уже через полгода стал заместителем командира авиаполка.

За совершённый 61 боевой вылет представлялся к званию Героя Советского Союза. Хорошее дело, к сожалению, ограничилось только представлением.

В должности заместителя, когда ты и не командир и не активный боевой лётчик, а в основном извозчик для остальных пилотов, «поварился» целый год. Видя перспективность Афонина, командование направило его, оторвав от войны, на курсы усовершенствования в академию. Вернулся оттуда через три месяца, заняв должность инспектора по технике пилотирования 53-й авиадивизии. А через месяц она начала разворачиваться в авиакорпус. Во вновь формируемую 54-ю авиадивизию замком к Щёлкину ушёл командир 325-го авиаполка И.О.Овчинников. Его «хозяйство» принял Афонин.

При встрече со мной штурман авиаполка П.Н.Стёпин рассказывал о своём командире: «Мы стояли в Хоботово под Мичуринском, жили в лесу в землянках. Как-то смотрим – ходит какой-то бравый военный, грудь в орденах, что-то спрашивает. А вечером командир дивизии Щёлкин представил его нам – любите и жалуйте. Пожаловали мы его и полюбили. Лётчик – от бога. Летал на ТБ-3 и Ли-2 в любую погоду. За финскую имел орден Ленина. Это – о-го-го! Общительный, доброжелательный, в меру требовательный. Я ни разу не видел его раздражённым. Ни окрика, ни мата. Работал на износ: сам летал, много учил других. Это большое счастье, что у нас был Николай Афонин!»

Поставив боевую задачу, командир предоставил слово начальнику оперативного отдела полка Г.И.Молчанову.

– Товарищи, довожу до вашего сведения знаки и сигналы аэродрома «Три дуба». Границы лётного поля будут обозначаться линией ламп красного цвета. Кроме этого должен работать светомаяк, он будет давать сигналы по азбуке «Морзе» – буквы «О» и «Л». При подходе к аэродрому экипаж обязан дать три ракеты зелёного цвета. Ответ земли: подача белых и зелёных ракет с одновременным включением посадочного «Т» и линии направляющих огней. Сигнал запрещения посадки по причине занятости полосы для ухода на второй круг – одна красная ракета. Сигнал для ухода на свой аэродром при невозможности посадки – залп красных ракет с одновременным дублированием по радио: «Посадка невозможна, возвращаться на аэродром».

После приземления, прошу обратить внимание, уходить влево, подруливать ближе к «Т» для выгрузки. Моторы не выключать. Завершив разгрузку, самолёт по команде руководителя вырывает на старт для взлёта. Как вы уже знаете, наша оперативная группа там. Возможно, будут выложены дополнительные световые точки для облегчения посадки и взлёта, если это произойдет, то мы вам сообщим дополнительно.

Затем выступил штурман авиаполка. Развесив схемы, Павел Стёпин обратил особое внимание лётного состава на режим полёта в районе «Трёх дубов».

– Аэродром расположен в семи километрах на север от Зволена, на окраине деревни Гайники, его превышение над уровнем моря 330 метров. Особое внимание обращаю на близлежащие высоты: одна в восьми километрах на северо-западе – 1026 метров и вторая в двадцати шести километрах на востоке – 1459 метров. Штурмана, запишите высоты! В связи с этим подход к аэродрому с севера на высоте не ниже тысячи метров. Круг – левый. Потеря высоты по вытянутому с севера на юг эллипсу. За пункты Трне, Гунда, Лесковец, Самбор, Бадин не выходить. Запишите! Основной способ самолётовождения на маршруте – компасная навигация. Выход на аэродром по РПК на приводную и светосигналы. В пределах Словакии находится наиболее высокий горный хребет Карпат – Высокие Татры. Высшая точка массива – гора Герлаховка. Это наш ориентир. Какие вопросы?

– Товарищ капитан, – с места поднялся штурман Михаил Ермоленко, – с какого пункта при полёте к цели начинать снижение?

– Да, это важно. Вот станция Попрад, отсюда начало снижения.

Вопросов было много. После выступления начальников служб итог всему сказанному подвёл Афонин:

– Как видите, товарищи, работа предстоит сложная. Её качество будет зависеть от вашей подготовки. В понятие «качество» входит прежде всего безопасность. Сердцевина её находится на самом сложном участке полёта, я имею в виду посадку на «Трёх дубах». Безопасность будет решаться там. Не могу сказать, сколько нам придётся работать на этом трудном направлении, но главная наша задача – не потерять ни одного экипажа, ни одного человека. Готовьтесь!

Дальше работа пошла по эскадрильям. В каждой из них побывал штурман Стёпин. Полковому флагману исполнилось двадцать пять, в должности уже полтора года. Как трудно было на первых порах установить нормальный, деловой контакт с коллегами по профессии! Двое из штурманов эскадрилий учили его штурманскому мастерству ещё в училище, в один миг оказались у Стёпина в подчинении. Конечно же, и по опыту и по возрасту каждый из них был ближе, чем он к полковой должности. Но начальство решило иначе. Перевес дали два фактора – более высокие теоретические знания и редкие штурманские способности.

Они «проклянулись» ещё в период учёбы в Челябинском училище. Стёпинская штурманская жилка не осталась незамеченной: после завершения учёбы его назначили на должность инструктора, а затем доверили преподавательскую работу. В двадцать два года! На второй день войны его сняли с лекции, вручили предписание, в котором значилось, что лейтенант Стёпин должен убыть в Харьковский военный округ в город огуречной славы Нежин для прохождения дальнейшей службы. Здесь формировался 325-й тбап.

В сентябре 1941 года первый боевой. Воевал грамотно и смело. Это и обеспечило быстрое продвижение по службе: в октябре 1941 года – штурман отряда, через год – эскадрилья, а с 25 февраля 1943 возглавил штурманскую службу авиаполка. Должность нравилась, одна беда – интенсивность полётов на боевые задания пришлось несколько снизить.

Аналогичным образом была проведена подготовка экипажей и в 340-м авиаполку соединения, хозяйство которого разбросалось рядышком, в деревне Малая. Вот как об этом вспоминал его командир Герой Советского Союза Фёдор Фёдорович Степанов: «Мы не пожалели времени для подготовки к полётам. Она заняла у нас несколько дней. По карте, описаниям изучали каждую возвышенность, каждое ущелье. Однополчане шутили: иной штурман знал любой километр предстоящего маршрута куда детальнее, чем улицу в родном городе, по которой ходил в школу. По-другому нельзя, ведь собирались действовать ночью, на борту – люди».

Такая же подготовительная работа шла и в 53-й авиадивизии.

К 20.00 все экипажи, выделенные для полёта в Словакию, взлетели со своих базовых аэродромов и взяли курс на подскок. Лишь один из 340-го авиаполка пошёл прямо на «Три дуба». Это разведчик погоды. При перелёте на аэродром Рудна Мала на самолёте командира корабля Л.А. Фалалеева (7-й авиаполк) отказал правый мотор. Экипаж вернулся на базовый аэродром.

Началась загрузка личного состава и имущества 1-го чиап. Завершилась она быстро. Загрузились все самолёты кроме одного: экипажу 7-го авиаполка Г.Т.Бычкова из-за отсутствия груза пришлось возвращаться домой. Информация разведчика погоды неутешительна – облачность 8 – 10 баллов, горы закрыты. Тем не менее, вылет состоялся.

Пожалуй, самое ответственное задание предстояло выполнить двум экипажам 336-го авиаполка – перебросить из Кросно на «Три дуба» штаб чехословацкого авиаполка, личные вещи и оружие офицеров, а также всё штабное хозяйство.

Командир авиаполка Д.М.Равич долго ломал голову, кому доверить это ответственное задание. Прекрасных летчиков в его подчинении много – З.А. Кузьмин, А.Н.Котелков, Н.Н.Черненко, П.Т.Митников, Н.С.Ларионов, В.В. Сапожников. Последний только месяц назад стал Героем Советского Союза. Каждый из них как лётчик силён. Но на это задание нужен не только хороший лётчик, но прежде всего волевой, даже настёрный. В конце концов, выбор пал на командира 1-й авиаэскадрильи М.Ф.Костенко. Равич относился к нему с глубоким уважением.

...На фронт Михаил Фёдорович попал поздно. На то были веские причины. Получив в 1932 году лётное образование, двадцатилетний пилот через год поступил в высшую парашютную школу. Это обстоятельство стало немаловажным фактором в его дальнейшей авиационной судьбе. В Тульской школе, работая инструктором, подготовил несколько тысяч молодых парашютистов. На подмосковном аэродроме Малые Вяземы лично испытал прибор автоматического раскрытия парашюта системы братьев Дорониных. Стал командиром парашютно-десантного отряда во Всесоюзном парашютном центре в Галицино. Затем должность начальника парашютно-десантной службы в Батайском лётном училище и Южноказахстанском управлении ГВФ. Здесь, в Алма-Ате, и застала война. Подал рапорт с просьбой отправить на фронт, но начальство сказало, что надо испытывать боевые парашюты, находившиеся в неприкосновенном запасе.

Целый год с группой испытателей Костенко занимался этим нужным делом. Несколько тысяч парашютов попали на фронт благодаря их самоотверженному труду. И все-таки вырваться в действующую армию удалось. Попал в Московскую группу особого назначения, которая в это время работала в основном на блокированный Ленинград. Именно здесь получил богатую практику полётов в сложных метеоусловиях.

12 сентября 1942 года Михаил Костенко стал командиром корабля в 1-м авиаполку дальнего действия. Определили его в 3-ю эскадрилью к Д.М.Равичу. Сентябрь 1942 года – один из тяжелейших месяцев войны, разгар Сталинградской битвы. На подготовку дали десять дней. Сколотили экипаж: штурман М.Я.Орлов, борттехник А.И.Морозов, радист И.Ф.Коваленко, стрелок А.М.Демьяненко. Второго пилота не было.

24 сентября – первый боевой вылет. Для уверенности на штурманское сиденье сел В.М.Чистяков – штурман эскадрильи, один из первых трёх Героев Советского Союза авиаполка. Слетали, вернулись в Никифоровку. Чистяков, докладывая командиру авиаполка, был краток: «Лётчик – классный!» В эту же ночь полетели в район Сталинграда вторично, теперь уже с Орловым. Так началась боевая биография Михаила Костенко в 1-м авиаполку.

28 сентября – очередной вылет, и вновь туда же, в район Сталинграда. При выполнении этого задания Костенко показал, что он лётчик волевой и целеустремленный. Надо было уничтожить склад боеприпасов врага. Поднялись на высоту 3100 метров и пошли на цель. Она была уже близко, когда в кабине запахло горелым маслом. В чём дело? Ба! Из-под левого мотора валит дым. А до цели минут пятнадцать.

– Всем надеть парашюты, левый винт во флюгер, идём на цель!

Костенко уселся поудобнее. Скорость полёта снижалась, неумолимо падала высота. Она уже на тысячу метров ниже заданного эшелона бомбардирования, над целью можно попасть под бомбы своих самолётов. К тому же нет второго лётчика. Это понимали все, поэтому притихли и ждали.

А в кабине работать все сложнее – дым и гарь лезут в глаза, дерут горло. От перегрузки уменьшилась тяга правого мотора, он стонет, словно просит пожалеть. Но вот уже появились первые признаки цели – виден огонь зенитных батарей и прожекторных лучей, вспышки от разрывов бомб.

Михаил Орлов «колдует» над прицелом. Дымящийся самолёт над объектом. Высота 1500 метров. Лётчик строго выдерживает боевой курс. Орлов ждёт, когда один мотор дотянет бомбардировщик до точки сброса. А вокруг огонь. Где-то рядом проносятся зенитные снаряды, правда, их разрывы выше, но можно угодить и под

прямое попадание. И ещё эта боязнь попасть под свои бомбы. И ещё этот проклятый дым. «Держись, Миша, держись!» – уговаривает сам себя Костенко, преодолевая неудобства и физическую нагрузку.

Но вот машина вздрогнула, стала более послушной в управлении – ведь сразу освободились от целой тонны бомб да ещё на внешней подвеске.

А лётчик уже блинчиком, блинчиком уходит из этого ада. Иван Коваленко доложил на КП о выполнении задания и повреждении мотора. На обратном маршруте за три часа полёта потеряли ещё 500 метров высоты, но до родной Никифоровки дотянули. На стоянку самолёт притащил тягач. Инженер полка М.И. Овчаров уже ждал. Подсветил себе фонариком и ахнул.

Немедленно организовали мойку самолета, к ней привлекли мотористов и механиков всей эскадрильи. Инженер сам опробовал мотор. Он... работал. Ну и ну! Чего только не бывает в авиации! Машину заправили бензином и маслом, подвесили бомбы, и экипаж вторично в эту ночь ушёл в район Сталинграда.

Всё повторилось один к одному: «большой» мотор на высоте 3100 метров отказал, полёт к цели на одном работающем, море огня снизу, свои бомбы сверху, прицельное бомбардирование и возвращение, посадка в Никифоровке.

Михаил Костенко как командир корабля имел полное моральное право вернуться с маршрута в первом и тем более во втором случае. Но он этого не сделал, потому что был так обучен, потому что имел такой характер.

Мотор действительно был «болен». Полдня борттехник Александр Морозов и моторист с инженером отряда Константином Пильщиковым ковырялись в его внутренностях, в конце концов установили диагноз – отказ термостат.

А Михаил Костенко в первом боевом вылете приобрел первый полковой авторитет и, пожалуй, самого высокого ранга: дважды в одну ночь сходить на одном моторе на боевое задание и выполнить его – это говорило о многом.

Умение грамотно воевать показал экипаж Костенко и 15 января 1943 года в том же сталинградском небе. К этому времени группировку немецких войск уже полностью окружили, её связь с внешним миром осуществлялась только по воздуху, через оставшийся единственный аэродром «Опытное поле». Надо было врагу окончательно перекрыть кислород, Командование АДД приняло решение нанести по аэродрому бомбардировочный удар днём.

В 11 часов три экипажа 1-го авиаполка – М.И. Мишина, Н.А. Бобкова и М.Ф. Костенко – получили задачу. Через час выдавшая виды полуполка доставила лётчиков на аэродром, что в трёх километрах от Никифоровки. Зелёную ракету ждать долго не пришлось. При рулении, на полпути до старта, на самолёте Петра Рубина сложилась одна нога шасси. На задание ушло два корабля. Прижавшись друг к другу, словно пара лебедей, они держали курс на цель.

Солнечный яркий день особого восторга не вызывал, в бесконечной голубизне было неуютно. Тревога, которую испытывали все двенадцать авиаторов, оправдалась. Минут за двадцать до цели нарисовался «Ме-110». Дружным огнём стрелков его удалось отогнать. Зорко следя за воздухом, вышли на объект.

Вот что значит дневной полет – аэродром противника словно на ладони. Свои же ладони, готовясь к бомбардированию, стал потирать штурман Георгий Мосунов. Как раз в это время по взлётной полосе начинали разбег немецкие истребители. Успела взлететь пятёрка. Остальных остановил Мосунов. Сделал он свое дело аккуратнейшим образом – четыре ФАБ-250 точненько легли на полосу. Так хотелось подольше полюбоваться этой красотой, но резкая команда Костенко не позволила этого сделать:

– Всем следить за воздухом!

Пятёрка истребителей стремительно набирала высоту, заходя для атаки со стороны солнца. А оно в этот морозный день такое яркое! А голубое небо без единого облачка, такое голое! Теперь, как на ладони, у врага два советских бомбардировщика. Бой предстоял жаркий. О том, как провели его наши экипажи, лучше, чем кто-либо из его участников, никто не расскажет. Передо мной воспоминания М.Ф. Костенко. Внеся некоторую стилистическую правку, привожу его описание полностью.

«Я, откровенно, в такой переделке, да еще днём при ясном солнечном небе, никогда не был. Мгновенно созрело решение на выполнение манёвра. Даю команду своему борттехнику Саше Морозову и командиру ведомого корабля Бобкову выпустить шасси и щитки. Скорость стала посадочной, и наши самолёты снижались больше вертикально, чем горизонтально.

Атаки следовали одна за другой. Работали без усталости наши пулемёты. Правый лётчик Шеховцов, опытнейший аэролфлотовец, всё время бегал от хвоста до кабины и сообщал мне, в какую сторону отвернуть самолёт для того, чтобы стрелкам были видны истребители, и, надо сказать, атаки «мессеров» они срывали одну за другой.

Наши самолёты тем временем, парашютируя, снижались вертикально... На высоте примерно 2000 метров из-под брюха моего Ли-2, впереди и выше, с большим креном, показался «мессер». Мне отлично был виден лётчик без шлема, оскаливший в злорадной улыбке свои зубы. Рыжий-рыжий. Я мгновенно задрал нос бомбардировщика, показал ему кулак и дал сигнал Николаю Богданенко: «смотри вперед». Стрелок среагировал моментально. Самолёт фрица, словно ужаленный, как был в глубоком крене, так и пошёл к земле. Наблюдавший за ним Шеховцов доложил, что за ним тянется дымный хвост.

Оставшаяся четвёрка стала осторожнее, но нам крайне необходимо было как можно быстрее сбить высоту ещё, чтобы обезопасить нижнюю сферу самолёта. Мы это смогли сделать, потеряв её с 3100 до 50 метров.

С той поры прошло 45 лет, многое забылось, но основные моменты, самые острые, никогда из памяти не улетучатся. Очень хорошо запомнилось, как все члены экипажа, каждый на своём посту, предельно грамотно и своевременно отражали атаки противника до окончания воздушной схватки с шакалами».

Так закончился этот воздушный бой двух Ли-2 с пятью «Ме-110». На стороне врага в дневных условиях было полное превосходство. Но он проиграл, победило лётное мастерство советских авиаторов...

Эти и другие эпизоды из боевой жизни экипажа Костенко Равичу как командиру эскадрильи были хорошо известны. И когда ему доверили формирование 336-го авиаполка, он, не задумываясь, взял лётчика к себе, предложив должность комэска. И теперь, готовя первый вылет в Словакию, перебрав фамилии всех командиров кораблей, взвесив всё за и против, он решил доверить перевозку штаба чехословацкого авиаполка ему, Михаилу Костенко. Немаловажную роль при выборе экипажа имел и тот факт, что у Костенко был один из самых сильных штурманов авиаполка – М.Я.Орлов, который ещё до совместной работы уже имел солидный боевой опыт.

Достаточно сказать о том, что 5 декабря 1941 года он удостоился первой награды – ордена Красной Звезды. 21 июня 1942 года получил орден Красного Знамени. В сентябре вошёл в экипаж Костенко, который только прибыл в авиаполк. В декабре, уже летая вместе, Михаил Яковлевич прикрепил к гимнастёрке орден Ленина. У Костенко же первая награда появилась лишь через год после этого. По сути дела становление командира корабля как боевого лётчика проходило с помощью уже опытного штурмана.

Таким образом, при выборе экипажа для доставки на аэродром «Три дуба» штаба истребительного чехословацкого авиаполка сработал принцип: ответственное поручение – самому сильному экипажу.

Задание на переброску штаба 1-го чиап получил и командир корабля В.А.Кузьменко со своими подчинёнными – штурман С.А.Белых, лётчик Ф.А.Киселёв, борттехник А.Т.Плёткин, радист А.Б.Зборовский, стрелок А.Б.Старков.

Командир авиаполка не ошибся, экипажи Костенко и Кузьменко задание выполнили отлично. Я не стал подробно описывать ответственный полет этих экипажей, решив ограничиться лишь некоторыми архивными документами.

Первый – это боевое донесение 53-й авиадивизии: «Два Ли-2 (командиры кораблей Костенко и Кузьменко) в 23.10 – 23.20 с посадкой на «Три дуба» доставили 40 человек и 900 кг (личные вещи, оружие и штабные документы). Заход на посадку был совершён по сигналу с земли – две белые ракеты. Разгрузились быстро, организованно и без задержки, с работающими моторами. Взлетели нормально, но с форсированным набором высоты, так как площадка ограничена горными возвышенностями»<sup>1</sup>.

И второй документ – наградной лист, на основании которого штурман эскадрильи 336-го авиаполка Михаил Яковлевич Орлов 23 апреля 1945 года был представлен к званию Героя Советского Союза: «...Семь вылетов совершил с посадкой в тылу противника на аэродроме «Три дуба», где 18 сентября 1944 года, выполняя боевое задание по доставке людей, первый нашёл цель в гористой местности и приземлился на аэродроме без костров, в результате чего, выложив костры, дал возможность делать посадку другим экипажам»<sup>2</sup>.

С аэродрома Кросно в Словакию уходило два самолета. На одном из них экипаж принял груз и ожидал небольшую группу пассажиров. Наконец в темноте ночи прорезались их бегущие фигурки. Старший, переведя дух, спросил:

– Это вы устюги? Мы к вам!

– Не устюги, а устюжане! – ответил командир корабля И.П.Прохоров. – А вы кто?

– Мы – советские техники из чехословацкого полка. Наши вчера перелетели своим ходом, а мы вот с вами.

Слышь, командир, а почему вы устюжане?

– Спроси у штурмана, он лучше знает.

– Подними голову и прочти! – вступил в разговор А.Д.Гладков.

– Во! Именной самолёт! Это здорово! А кто такой Устюжанин?

– Это от названия города Устюжна. Его жители собрали свои кровные, купили этот самолёт и подарили своему земляку, штурману нашего полка Герою Советского Союза Чистякову.

– Так это ты Чистяков?

– Нет, не я.

– Так это экипажный самолёт?

– Да, но у нас в полку все летают на этом самолёте. Ну хватит, загружайтесь, а то время уходит!

Пропустив пассажиров в салон, правый лётчик Константин Дупленко закрыл дверь, рассадил гостей и скрылся за пилотской перегородкой. Через пять минут Ли-2, на борту которого красовалась надпись «Устюжанин», взял разбег.

...О том, как именной самолет оказался в 1-м полку, надо рассказать подробнее. Его рождение связано с именем Героя Советского Союза Василия Михайловича Чистякова. Было ему в ту пору тридцать пять. Из родной деревни Балахтимерово мальцом ушёл на заработки в Питер. Именно – ушёл. Топал пешком, да еще,

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 2, д. 13, л. 43.

<sup>2</sup> Там же, ф. 33, оп. 793756, д. 35, л. 233.

сберегая отцовские сапоги, босиком. В восемнадцать стал начальником лесопункта на Урале. В двадцать – вступил в партию.

Подошло время службы в армии. Попал в эскадрон обслуживания Школы красных командиров имени ВЦИКа в Кремле, потом стал курсантом кавалерийского отделения этой же школы. С третьего курса, поменяв седло на кабину самолёта, перешёл на штурманское отделение Ейского лётного училища. В авиаполку с 1935 года.

Как воевал? Достаточно сказать, что ровно через год после начала войны он стал Героем Советского Союза. Случилось это 20 июня 1942 года. Это был шестой Указ Президиума Верховного Совета СССР за период войны, которым награждались лётчики АДД. Сразу 19 человек удостоились самой высокой правительственной награды. Это больше, чем за всё предыдущее время войны.

Среди девятнадцати – и три представителя 1-го авиаполка: командиры кораблей Я.И.Плящечник и Ф.Ф.Степанов, а также штурман В.М.Чистяков. Причем Степанов и Чистяков летали в одном экипаже. Из девятнадцати награждённых этим Указом – пять штурманов, двое из них – посмертно. До этого в АДД звание Героя получили только один штурман, но он уже погиб. Таким образом, в авиации дальнего действия появились первые три, будучи в полном здравии, штурмана – А.П.Штепенко, С.М.Романов и В.М.Чистяков.

В должностях не засиживался. Вскоре стал штурманом эскадрильи. В приказе по авиаполку по итогам работы в мае 1943 года 3-я эскадрилья определена как лучшая, а её командованию (командиру Д.М.Равичу, штурману В.М.Чистякову и инженеру М.И.Овчарову) объявлялась благодарность. В июне Василий Михайлович возглавил штурманскую службу полка.

Интересную характеристику дал Чистякову некогда подчиненный ему по штурманской службе Евгений Щапов: «Его отличала личная отвага, желание выполнять самые ответственные боевые задания, умение хорошо взаимодействовать с молодыми штурманами, благожелательное отношение к их успехам. У меня с ним сложились самые дружеские отношения. Несмотря на то, что в 1942 году мы были на равных штурманами отрядов, мне много недоставало, чтобы стать Чистяковым. Он был невероятно силён. В Ясенках взял на спину ящик с картами, килограммов в сто, и поднялся на второй этаж. Широкое лицо, крупная голова, в плечах – косая сажень, роста среднего, но вся его фигура дышала силой».

Весть о том, что Василий Чистяков стал Героем Советского Союза, докатилась до земляков его родной деревни Балахтимерово и районного центра Устюжна. Это было время, когда по почину саратовского колхозника Ферапонта Головатого, в стране началось массовое движение по сбору денежных средств и материальных ценностей на строительство боевой техники для Красной Армии. Захватило оно и Вологодскую область, а в Устюженском районе приняло целевое назначение – собрать средства на самолет герою-земляку Чистякову.

Инициативу проявили колхозники Хрипеловского сельсовета и рабочие судостроительной верфи имени Желябова. Вскоре их начинание приняло широкий размах, охватило всё население района. К 1 марта 1943 года в фонд обороны устюжане собрали 140 тысяч рублей, из них половина принадлежала желябовцам. Они-то и обратились с письмом к Верховному Главнокомандующему: «Дорогой Иосиф Виссарионович! По примеру патриотов нашей социалистической Родины, коллектив рабочих судостроительной верфи им. Желябова внёс из своего заработка 70 тысяч рублей на постройку боевого самолёта для Красной Армии. Построенный самолёт просим передать нашему земляку – Герою Советского Союза, трижды орденосцу Василию Михайловичу Чистякову». Вскоре из Москвы пришел ответ: «Судостроительная верфь имени Желябова, директору верфи тов. Фадееву, секретарю партбюро тов. Сарачеву. Передайте коллективу рабочих судостроительной верфи мой братский привет и благодарность Красной Армии за заботу о воздушных силах Красной Армии. И.Сталин».

Воля трудящихся Устюженского района была выполнена, на собранные ими средства рабочие авиационного завода № 84 города Ташкента построили самолёт Ли-2, которому было присвоено имя «Устюжанин». В первых числах августа 1943 года Член Военного совета АДД генерал-полковник авиации Г.Г.Гурьянов направил командиру 1-го авиаполка И.С.Аграновскому телеграмму с просьбой командировать в Момино экипаж Чистякова за получением именного самолёта. Одновременно ушла телеграмма и на имя секретаря Устюженского РК ВКП (б) с предложением направить в Москву делегацию для передачи самолёта экипажу.

Такая делегация устюжан была немедленно сформирована, в неё вошли: второй секретарь райкома Иван Дмитриевич Питерцев, отец Героя колхозник колхоза «Красное знамя» Михаил Архипович Чистяков, рабочий судостроительной верфи Степан Иванович Дёгтев, учитель Иван Павлович Киселёв и председатель колхоза «Гончар» Екатерина Павловна Корсакова.

Из Устюжны делегация прибыла в Вологду, получила необходимые документы и поездом выехала в Москву. 12 августа посланцев принял Гурьянов. Он вкратце рассказал об авиации дальнего действия, познакомил в общих чертах с боевой деятельностью Героя Советского Союза Василия Чистякова. Питерцев, в свою очередь, проинформировал члена Военного совета о производственных успехах устюжан, об их участии в патриотическом движении.

После сытного обеда делегацию сопроводили на Центральный аэродром. Там на дальней стоянке одиноко приютился новенький Ли-2. Вдоль его правого борта, исполненная большими белыми буквами, красовалась

надпись – «Устюжанин». Представителей района встретил экипаж, который к этому времени, получив самолёт в Монино, прилетел на нём в Москву.

Земляков приветствовал Василий Михайлович Чистяков и члены экипажа: командир корабля Герой Советского Союза Фёдор Фёдорович Степанов, лётчик В. А. Бобылев, борттехник П.А.Васильев, радист А.Е.Лапченков, стрелок А.А. Хотламаджиев. Началось знакомство и осмотр самолёта. Фотограф из штаба АДД сделал два снимка: на фоне самолета делегация в полном составе с Героем Советского Союза Чистяковым и отец с сыном. С Центрального аэродрома Москвы все вместе перелетели в Монино, переночевали, а утром взяли курс на Никифоровку Тамбовской области.

В авиаполку для приёма делегации и самолёта все было готово. Дорогих гостей встречали хлебом-солью, познакомили с боевыми успехами личного состава, на автомашине свозили в Мичуринск, где они посетили питомник знаменитого селекционера.

Митинг, посвящённый передаче именного самолёта, состоялся 15 августа. Был по-летнему теплый и солнечный день. Личный состав, построенный на лётном поле аэродрома, застыл по команде «смирно». Перед строем, чеканя шаг, прошла знаменная группа. Гвардейский стяг затрепетал на правом фланге авиаполка. Лучи солнца бликами играли в серебре, золоте и эмали орденов и медалей авиаторов.

Митинг открыл заметитель командира авиаполка по политчасти Павел Николаевич Морозов. В коротком вступительном слове он сказал, что торжественная передача именного самолёта, построенного на трудовые сбережения полугодных тружеников Устюженского района, свидетельствует о единении фронта и тыла, которое является проявлением высокого морального духа советского народа, что Фонд обороны создается из ручейков, один из которых проторил дорожку в 1-й гвардейский авиаполк дальней авиации.

Затем Морозов представил слово каждому члену делегации. Все они передали горячий привет гвардейцам от тружеников Устюженского района, просили принять от них подарок – боевой самолёт и наращивать удары по врагу, быстрее изгнать его с советской территории, а также заверили, что труженики Устюжны и впредь будут выполнять свои социалистические обязательства перед государством и отдавать всё для фронта, для победы.

Затем выступил отец Героя:

– Ты, Васька, не посрамил нашего рода и как истый русский патриот борешься с врагами человечества – проклятыми гитлеровцами. Твою грудь украшает Золотая Звезда. Родина высоко оценила твой героизм. Имя твое с гордостью произносят в родном селе. Трудящиеся района, построив на свои сбережения бомбардировщик «Устюжанин», единогласно решили передать его в часть, где служит земляк. Прими, сын, этот подарок и помни, что твои земляки вложили в него не только свои средства, но и жгучую ненависть к немецким захватчикам. Без пощады разите врага и гоните его прочь с нашей земли, друзья-лётчики!

Чистякова-отца сменил Чистяков-сын:

– Отец, от имени всего личного состава заверяю тебя и моих земляков в том, что мы с честью выполним ваш наказ. На этом самолёте мы отвезем в стан врага сотни бомб. Я, как и все мои друзья, до последнего дыхания буду драться с немчурой. Мы просим передать всем устюжанам горячую благодарность за подарок, за заботу о нашей авиации. Клянемся, что «Устюжанин» будет грозным оружием. На его крыльях мы понесём врагу месть устюжан!

Радист экипажа Лапченков, командир авиаполка Аграновский призвали весь состав по-гвардейски громить врага, совершенствовать боевое мастерство, на заботу тыла ответить новыми бомбовыми ударами.

Затем было принято письмо гвардейцев трудящимся Устюженского района и родителям Василия Чистякова: «Сегодня личный состав Н-ского гвардейского полка собрался на митинг по случаю приема купленного вами самолета для Героя Советского Союза гвардии майора Чистякова.

Передаем вам гвардейское спасибо и заверяем, что самолет «Устюжанин» будет находиться в надёжных и смелых руках, будет по-гвардейски громить проклятых гадов, которые своими погаными сапогами топчут нашу священную землю.

Товарищи рабочие, колхозники, все трудящиеся Устюженского района, мы горды за вашего земляка тов. Чистякова и постараемся иметь ещё немало таких героев. Мы благодарны его родителям – Михаилу Архиповичу и Евдокии Ивановне Чистяковым, которые воспитали замечательного и смелого воина. Пусть ваши родительские сердца радуются вместе с нами и гордятся тем, что Василий Чистяков для Родины отдаёт все свои силы, умение, чтоб быстрее освободить нашу землю от оккупантов.

Товарищи устюжане, только в нашей стране так крепка и нерушима связь тыла с фронтом, они едины. Вы постарайтесь хорошо справиться с уборкой урожая, рассчитаться с государством по всем видам поставок, а мы приложим ещё больше сил по-гвардейски бить врага. 15 августа 1943 года».

После митинга старший Чистяков обнял сына и сказал:

– Гордись честью, оказанной тебе правительством, командованием и земляками. Будь достоин её!

Ещё пару дней провели гости у лётчиков. Вечером 16 августа они смотрели, как самолёты авиаполка уходили на боевое задание в район Боромля. Пока гости познакомились с боевой жизнью личного состава, его бытом, начальник штаба авиаполка оформил их подарок приказом: «Самолёт Ли-2 № 1849008 «Устюжанин», подаренный земляками-колхозниками Герою Советского Союза майору Чистякову, принять от делегации и



зачислить в боевой состав полка с занесением в книги учёта самолётов и моторов 17 августа 1943 года»<sup>1</sup>. Новичку дали бортовой номер «9».

18 августа, в День авиации, «Устюжанин» взял курс на Рыбинск, откуда, после короткой остановки для заправки, направился в Устюжну.

Полевой аэродром. Августовский знойный полдень. В голубом небе, словно белые лебеди, проплывают разрозненные облака. Лёгкий ветерок теребит траву, парусами надувает юбки разнаряженных женщин. Трудно сказать, кто в эти часы из устюжан остался дома. Весь взрослый люд и вся детвора вышли встречать прославленного земляка-героя и самолёт, построенный на их сбережения. Наконец в голубой дали глазастые мальчишки рассмотрели небольшую тёмную точку.

– Летит, летит!

Точка приближалась, ширилась, приобретая очертания самолёта. Вот огромная машина пронеслась низко над аэродромом, разогнав собак и уложив слабонервных на поле. Затем лётчик развернулся и пролетел в стороне, показывая правый борт машины.

– Устюжанин, Устюжанин!

Заход на посадку, плавное касание земли. Мягко урча моторами, «Устюжанин» важно подрулил к восхищённой толпе, несколько раз стрельнул в патрубки сизым дымком, отшелестел лопастями пропеллеров и замер для затора.

Что тут началось! Взрослые обнимали и целовали лётчиков, бросились качать Чистякова, а сам самолёт подвергся нашествию детворы. Даже собаки, подогретые всеобщим возбуждением, решили, что самолётные колёса – это как раз то, что надо для выражения собачьих радостей. Лишь спустя час, когда первые страсти улеглись, секретарь райкома смог начать митинг.

Чистяков и его товарищи пробыли в районе несколько дней, побывали в родной деревне Героя Балахтимерово, в Устюженской МТС, на судостроительной верфи, на витаминном и спиртовом заводах. Везде земляки-устюжане тепло приветствовали своего Героя и его товарищей, заверяли в том, что тыл приложит все силы, чтобы у Красной Армии имелось всё необходимое для скорейшего разгрома врага. Особенно тёплым приёмом авиаторам устроили рабочие-железнодорожники. Коллектив судостроителей подарил экипажу две лодки-волокуши и шлюпку.

21 августа лётчики покинули гостеприимную Устюжну и вернулись в Никифоровку. Через пять дней новый бомбардировщик узаконили и приказом по 53-й авиадивизии: «Самолет Ли-2 «Устюжанин», подаренный земляками Герою Советского Союза майору Чистякову, зачислить в боевой состав 1-го гвардейского полка дальнего действия»<sup>2</sup>.

Как штурман авиаполка Чистяков постоянного экипажа не имел, на боевые задания ходил реже, поэтому на «Устюжанине» часто летали другие лётчики, причём попасть на именной самолёт стремились многие,

Первый боевой вылет на подаренном самолёте Василий Михайлович совершил в ночь на 29 августа. В это время 53-я авиадивизия вела боевую работу в интересах наступательных операций Западного и Юго-Западного фронтов на харьковском направлении. 28 августа, в соответствии с распоряжением Лабудева, командир 1-го авиаполка подписал боевой приказ: «Противник сосредоточил войска и технику в пункте Левчёнки (харьковское направление, район Ахтырки. – А. С.), ПВО слабое, метеообстановка – ясно. В ночь на 29 августа полк массированным ударом уничтожает скопление войск и техники противника. Время удара: 03.40 – 04.05. Высота – 2000 м. Задачу выполняют 17 Ли-2. Контролёром для наблюдения за результатами бомбардирования назначаю штурмана полка майора Чистякова. Для освещения цели назначаю экипажи командиров кораблей Тимшина (штурман Шугаев) и Ларских (штурман Воеводов)»<sup>3</sup>.

На контроль бомбардирования цели Чистяков ушёл на именном самолёте и свою задачу выполнил успешно. Таким образом, боевое крещение «Устюжанин» прошёл над Харьковом. Здесь впервые немцы узнали его силу.

В последующие дни полк своими ударами продолжал бить противника на этом же направлении. В ночь на 6 сентября в район Ахтырки с контрольными функциями штурман авиаполка вновь полетел на своём именном самолёте.

В ночь на 15 сентября 50 самолётов авиадивизии ударили по наземным войскам противника в районе Валки (харьковское направление. – А. С.). Контроль за выполнением задания соединением осуществлял штурман 1-го авиаполка. В 22.20 «Устюжанин» появился в районе цели. Зафиксировав её хорошее освещение, прицельное бомбардирование экипажей, а также до десяти очагов пожаров, при этом два больших размеров с чёрным густым дымом, штурман авиаполка приказал командиру корабля идти на цель. Сбросив бомбы, вернулись домой<sup>4</sup>.

С учетом того, что на «Устюжанине» стремились летать все, счёт боевых вылетов самолёта рос быстро. Уже к концу октября «Устюжанин» более тридцати раз побывал в тылу противника. В конце 1943 года Василий Чистяков в письме доложил Михаилу Чистякову: «Отец, ты можешь быть спокоен, лётчики держат клятву,

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 1-го ап, оп. 536219, д. 1, л. 123.

<sup>2</sup> Там же, ф. 53-й ад, оп. 2, д. 13, л. 209.

<sup>3</sup> Там же, ф. 1-го ап, оп. 536219, д. 5, л. 165.

<sup>4</sup> Там же, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 18, л. 293.

данную моим землякам. Я наблюдал, какие сокрушительные удары наносит «Устюжанин» фашистам. Передай землякам, что с их самолёта уже обрушены на врага десятки тонн бомб».

3 января 1944 года авиаполк работал в интересах Ленинградского фронта с оперативного аэродрома Смоленское. Бомбардировочные удары наносились по дальнбойной артиллерии немцев, обстреливавшей Ленинград, и по узлам сопротивления в Пушкине, Павловске, Гатчине, Ропше, Сиверской. Объекты бомбардирования находились недалеко, и экипажи совершали в ночь по три вылета, а некоторые, наиболее опытные и выносливые, по пять, то и по шесть раз успевали до рассвета «смотреться» на цель. 13 экипажей за такую высокую активность получили благодарность генерала Георгиева. Среди них был и командир корабля А.Ф.Бровкин, который работал на «Устюжанине».

Именно здесь самолёт получил первое ранение – три осколка проббили его фюзеляж и стабилизатор.

14 марта 1944 года с именовым самолётом произошла еще одна неприятность. Она отражена в приказе по авиаполку: «Во время вылета на боевое задание на самолёте «Устюжанин» при взлёте непроизвольно открылся астролук, которым сбило рамку РПК-2 и только потому, что крышка астролюка был втянута внутрь самолёта, происшествие закончилось без более серьезных последствий. Это произошло потому, что командиры кораблей, штурманы и бортовые техники не проверяют закрытие астролюков, полагая, что они не могут самопроизвольно открыться, а данное происшествие как раз указывает обратное. Приказываю: 1. Командирам кораблей лично перед каждым вылетом проверять крепление крышки астролюка. 2. Командиру корабля М.В.Левину за потерю рамки РПК-2 объявляю выговор»<sup>1</sup>.

Недолгим оказался боевой путь «Устюжанина». В одном из писем ко мне хозяин самолёта по этому поводу написал несколько фраз. Вот они: «Позднее, в 1944 году, самолёт при уходе от истребителей получил деформацию обшивки плоскостей, был передан в Оренбургскую школу для обучения лётного состава».

Я пытался выяснить у Василия Михайловича, когда это произошло и кто в это время был на борту самолёта. Но его смерть оборвала нашу переписку. Не дали ответа на эти вопросы и архивные документы. Однако они зафиксировали окончание боевой работы «Устюжанина».

4 августа 1944 года командир авиаполка Филин подписал следующий приказ: «Самолёт Ли-2 № 1849008, как непригодный к выполнению боевого задания, исключить из боевого состава полка и провести по всем книгам учета самолётов и моторов». Другой архивный документ от 16 августа свидетельствует о дальнейшей судьбе именового самолёта после вынесенного ему «смертного приговора»: «Самолёт Ли-2 № 18416105 (новый «Устюжанин»), прибывший с завода № 84 14 августа 1944 года, зачислить в боевой состав полка и провести по всем книгам учета. Самолет Ли-2 (старый «Устюжанин»), переданный в ЛИИ НКАП, на основании распоряжения заместителя командующего АДД генерал-лейтенанта инженерной службы Маркова, исключить из списков части с 14 августа 1944 года»<sup>2</sup>.

Удивительный факт: ровно год, без трёх дней, отработал «Устюжанин» в 1-м авиаполку! И как умно поступило командование, передав его название новому самолёту! Новый «Устюжанин» стал олицетворять собой благородное дело своего старшего брата, купленного на рубли тружеников тыла, рубли, которые были совсем не лишними в скудном семейном бюджете. В авиаполку он остался генератором патриотических чувств, напоминая личному составу о том, что тыл и фронт едины, что тыл – это их отцы и матери, братья и сёстры, дедушки и бабушки, сбережения которых, воплотившись в другие самолёты, танки, орудия и бронепоезда, тоже приближают день победы. И поэтому каждый экипаж авиаполка, как и прежде, стремился заполучить именовый самолёт для очередного боевого вылета. Новый «Устюжанин» продолжил великое воспитательное дело своего предшественника...

Первый полет нового «Устюжанина» в Словакию совершил экипаж Ивана Прохорова, «девятка» была закреплена за ним. Сели на аэродроме «Три дуба» нормально, погасили скорость и порулили, увлекаемые мерцающим впереди огоньком фонарика. На месте выгрузки к самолёту подошёл офицер оперативной группы и потребовал накладную. Её отнес правый лётчик К.Н.Дупленко.

- Зачем им эта бумажка? – спросил командир корабля вернувшегося на самолёт лётчика.
- По ней определяют, какую подослать команду для разгрузки.
- Это верно придумано!

Словаки, работавшие на выгрузке, заметили надпись на борту самолёта и стали пытаться членов экипажа. Гладков как мог постарался объяснить им эту диковинку. Трудно сказать, дошёл ли до них смысл сказанного штурманом, но головами они кивали понимающе.

Всего 53-я авиадивизия совершила 8 самолёто-вылетов, доставив в Словакию 110 человек и 4900 кг различного груза.

От 54-й авиадивизии для полёта в Словакию подготовилось 32 экипажа. Пока шла загрузка самолётов, разведчик погоды через каждые 15 минут доносил о ее состоянии. По всему маршруту она была ясной, лишь в районе аэродрома посадки облачность достигала 5 – 6 баллов. Получив эти сведения, командир авиадивизии снял телефонную трубку и попросил телефонистку соединить его с Георгиевым.

– Товарищ генерал, докладывает Щёлкин: к вылету готовы 32 единицы, погода нормальная, разрешите выпускать?

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 1-го ап, оп. 536222, д. 3, л. 23.

<sup>2</sup> Там же, л. 136.

– Начинай, Василий Антонович!

По заранее разработанной методике первыми ушли пять наиболее сильных экипажей 7-го авиаполка. В 22.15 оторвал от земли свою машину командир корабля М.Л.Фоменко. Вслед за ним взлетели А.А.Плохов, В.М.Безбоков, Ф.Ф.Рязанов и П.С.Чернобаев.

В связи с тем, что линия фронта была близко, после взлёта экипажи уходили на восток, через пять минут начинали по спирали набирать высоту в 2000 м, а затем уже ложились на курс. Это нужно было для того, чтобы сделать пролёт линии фронта на более безопасной высоте.

Через двадцать минут старт взяла вторая пятёрка: Ю.Н.Мариев, П.Г.Ерёмин, Г.И.Губанов, В.Ф.Воронин, В.М.Коротков. Так, пятёрка за пятёркой, в воздух поднялась вся дивизионная группа.

Линию фронта лётчики определили по слабой артиллерийской перестрелке и интенсивной стрельбе сигнальными ракетами. В городе Ясло действовало шесть зенитных прожекторов. ЗА и истребители препятствий не чинили.

На маршруте к цели на самолёте командира корабля Г.В.Мельникова (29-й авиаполк) произошёл отказ материальной части. Экипаж вынужден был вернуться с грузом. Сели на аэродроме подскока.

На протяжении почти всего маршрута, как и информировал разведчик, стояла ясная погода, земля хорошо просматривалась, что обеспечило штурманам уверенное самолётное вождение. Однако ближе к аэродрому потянулась облачность. В район «Трёх дубов» экипажи выходили по расчёту времени, затем настраивались на приводную радиостанцию и по микрофону запрашивали погоду.

Гостей ждали. Ярко горели фонари, обозначавшие «Т», и периодически тёмное небо прорезали две белые ракеты. С борта самолёта одна зелёная говорила: «Я свой». Земля, приглашая на посадку, давала в ответ тоже зелёную ракету. После этого Ли-2 снижались до высоты 400 м, вставали в малый круг и при включённом светом «Т» без прожекторов производили посадку.

В районе аэродрома «Три дуба» самолёт командира корабля 7-го авиаполка А.А.Плохова. Из-за сплошной облачности последний участок маршрута штурман В.А.Курасов вёл корабль по расчёту времени.

– Командир, мы над целью!

– Ты уверен?

– Уверен! Разрывы в облачности слишком малы, не успеваю рассмотреть землю, но в расчетах ошибки нет.

– Давай ракету! Радист, запроси, видят ли они нас?

– Командир, земля передает, что мы над ними и приказывает снижаться, – доложил радист Борис Степаненко.

– Экипаж, внимание, снижаюсь!

Сквозь рваную облачность мелькают тёмные лоскутки земли. На борту тихо, весь экипаж, понимая, что сейчас все в руках Плохова, хранит молчание. Штурман пытался в «окнах» облачности рассмотреть наземный сигнал. Этим же делом занимались радист и стрелок. За работой двигателей в этот ответственный момент пристально следил бортовой техник Н.И.Осипов. Готов помочь в любую минуту и правый лётчик Ф.А.Усков.

Без дела только четверо пассажиров. Это словаки-лётчики, которые, не имея своих самолётов, не смогли накануне убыть лётным эшелонем 1-го чиап и вот теперь летят на подмогу. Они прильнули к окнам пассажирского салона и до боли в глазах всматриваются вниз – там земля их родины.

А Ли-2 опускается все ниже и ниже. А облачность все реже и реже. Вот её последние клочья облизали самолёт, окончательно освободив его из ватного плена. Внизу земля и опознавательные огни аэродрома. Уф-ф! Пробились! Белая ракета дугой потянулась ввысь, зажгётся старт. Это приглашение на посадку. Только теперь Плохов ощутил, что взмок. Вместе с тем, его всего охватило чувство радости. Так всегда бывает с человеком, когда он, верша трудное и опасное дело, осознает, что оно благополучно заканчивается.

Сейчас, когда внизу чётко видны сигнальные огни, можно смело сказать, что основная часть задания выполнена. Остаётся только сесть, а это уже, в сущности, дело не слишком сложное. Осмотрев местность вокруг аэродрома, Плохов стал строить «коробочку». Напряжение в экипаже спало.

– Сейчас разгрузимся, командир, и прямиком за фотографиями, небось, уже готовы!

Это стрелок Павел Новиков. В экипаже он – генератор хорошего настроения. Никогда не унывает, любит шутку, общителен, организатор культурно-массовых мероприятий. Именно он перед вылетом заметил на аэродроме подскока фотокорреспондента, который вместе с заместителем командира по политчасти И.Т.Носовым проходил мимо их самолёта.

– Товарищ майор, – обратился он к замполиту, – если вы ищите для корреспондента лучший экипаж, то не проходите мимо!

Можно ли было после этого не остановиться и не щёлкнуть затвором фотоаппарата?!

– Когда будет готово?

Корреспондент не смутился:

– Думаю, что к вашему прилету!

– Но мы не задержимся!

– Жду!

Потом погрузочные дела, подготовка к вылету и сам полёт вытеснили из сознания этот эпизод, и только сейчас, когда в экипаже произошёл сброс напряжения, радист вспомнил о нём. Вместо командира корабля ему ответил штурман:

– Зря надеешься, Паша, когда корреспондент подходил к нашему самолёту, он уже отработал всю плёнку. Для нас это был холостой проход.

– Внимание, экипаж, садимся!

Включив нижние аэронавигационные огни, Плохов повёл машину на посадку. Тускло светилось посадочное «Т». Командир корабля старался сесть у торцевой его части. Машина коснулась пружинящими шасси земли совсем рядом с огнями, покатила по грунту, гася скорость. А вон и мигание фонарика. Следуя за ним, самолёт вышел к месту разгрузки. Здесь его ожидала группа словаков в пять человек. Это одна из разгрузочных команд.

Всего их было три – две численностью по пять человек и одна в 20. Малые команды предназначались для разгрузки небольших по весу и габаритам грузов. Большая – для выгрузки автомашин, пушек и полковых миномётов. Каждую из разгрузочных команд возглавлял унтер-офицер. И вот одна из них у самолёта Плохова.

Первыми на землю прыгнули пассажиры. Обнявшись с соотечественниками, они все вместе, не теряя времени, принялись за разгрузку. К работе подключился и экипаж. Через десять минут самолёт был пуст. Подбежал Мигур, нашёл Плохова.

– Командир, после разгрузки сразу на взлёт.

– Да мы уже опустошились!

– Тогда – вперед! Взлетать будешь в перерыве между посадками. Перед вырубиванием на взлётную полосу вместе с бортехником прожгите свечи, чтобы до минимума сократить пребывание самолёта на ВПП. Загрузки не будет, всё!

– Экипаж, по местам!

Покатили на старт. Чей-то самолёт заходил на посадку. Дождавшись его приземления, Плохов вырубил на исполнительный и, взяв одну сторону прямоугольника за направление взлёта, дал моторам полный газ. Облегчённая машина легко оторвалась от земли. Лётчик выдержал её на прямой, затем заложил левый крен и с набором высоты стал вывинчивать из горного мешка. Улетел Плохов на задание командиром звена, а вернулся заместителем командира эскадрильи. Он знал, что приказ о новом назначении уже подписан.

... Когда началась Великая Отечественная война, Алексею Плохову только-только исполнилось двадцать. Однако, несмотря на молодость, его предвоенную биографию чистым листом бумаги не назовёшь. После окончания семи классов целый год работал делопроизводителем в школе родного села Терновка. В шестнадцать лет!

В Саратове окончил геологоразведочные курсы и почти два года трудился по специальности. Начавшаяся война с Финляндией резко изменила жизнь молодого человека – Алексей Плохов подал рапорт и добровольно ушёл в армию, став красноармейцем отдельного лыжного батальона. В восемнадцать лет! Кандидатом в члены ВКП (б) стал в девятнадцать.

Короткого времени между двумя войнами оказалось достаточно для того, чтобы Плохов окончил авиационную школу, всего за месяц до своего двадцатилетия. С 25 марта 1941 года 7-й тбап стал для него родным домом.

Боевое становление прошло под крылышком более опытных лётчиков. Скажем, командира отряда Хало, с которым летал на первые боевые задания на правом сиденье. Опытнейший лётчик, прошел финскую. И уму-разуму научил и, можно сказать, жизнь сберёг. Во втором боевом пошли девяткой на танковую колонну под Ельню. Удалились километров на сто и вдруг приказ: возвращаться обратно. Сели. Оказалось, что нужно было уточнить задачу. Уточняли пять часов. А когда вновь взлетели, то солнышко уже светило в хвост. Ну, фрицы и дали «прикурить». Их избивали и зенитки, и «мессера». Из девяти вернулись три. Да и их изрешетили так, что снизу, через фюзеляж, небо было видно.

В эти тяжёлые дни Алексея Плохова приняли в члены партии. С октября 1942 года он – командир корабля. Боевые вылеты один к одному слагались в десятки. Десятки – в сотни. Они отточили его лётное мастерство, обогатили знаниями, закалили волю.

Командир авиаполка, оценивая боевые качества лётчика, писал: «В бой идёт смело, грамотно маневрирует самолёт над целью, умело уходит от прожекторов и ЗА, в совершенстве владеет техникой пилотирования, отличный, бесстрашный лётчик... Непреклонная воля при выполнении боевых заданий, высокий долг ответственности за защиту Родины, честность и правдивость, твердая дисциплина – основной стиль боевой работы лётчика».

Высокий долг ответственности... Эти слова можно отнести к каждому боевому вылету лётчика Плохова. В ночь на 9 февраля 1943 года 53-я авиадивизия наносила бомбардировочный удар по железнодорожной станции Ворожба. Экипажу Алексея Плохова поставили задачу – выйти на объект первым и поджечь его. Штурман Григорий Евлампиевич Зорин трижды заводил Ли-2 на цель, добиваясь точности. Лишь на четвёртом заходе нажал на кнопку прицела.

Зажигалки угодили прямо в эшелон, возник пожар больших размеров. Используя этот ориентир, остальные 30 экипажей прицельно атаковали объект. Удар оказался эффективным. Многочисленные пожары сопровождались взрывами, горели вагоны и станционные сооружения»<sup>1</sup>.

В ночь на 4 июня 1943 года предстояло нанести бомбардировочный удар по железнодорожной станции Оптуха. К этому времени командиром эскадрильи у Плохова стал Петр Григорьевич Еланский, в прошлом лётчик-истребитель, имевший за какие-то провинности судимость.

И вот после выполнения боевого задания случилась неприятность. В кабину его самолёта угодил снаряд и Еланскому осколком стекла выбило глаз. Об этом сообщил по радио его радист Д.П.Ходаков. Плохов отличился командиром эскадрильи в Елец, где лётчику оказали первую медицинскую помощь. После заправки, взяв Еланского к себе на борт, немедленно взлетели, и легли курсом на Москву. Сели на Центральном аэродроме и без промедления доставили раненого в госпиталь.

Позже, когда командир эскадрильи вернулся в авиаполк, Плохов, наряду с другими, стал уговаривать Артемьева допустить Еланского к боевой работе. Командир авиаполка «сдался», однако медики восстали против этого решения. Дело дошло до курьёза.

Командир эскадрильи А.И.Бирюков, летая еще на ТБ-3, частично потерял слух. И вот два комэска договорились, что на медкомиссии первый за второго посмотрит, а второй за первого послушает. Разоблачение последовало уже на первых шагах этого гениального плана. Доложили командиру авиакорпуса. Генерал Георгиев, будучи сам лётчиком, решение командира авиаполка не отменил, Еланский продолжал бить врага.

1 февраля 1944 года Алексей Плохов стал командиром звена. Не заставляли ждать себя и награды: орден Красной Звезды, затем два подряда ордена Красного Знамени. 16 октября 1943 года за 255 успешно выполненных боевых заданий Артемьев представил Алексея Александровича Плохова к званию Героя Советского Союза. Оно было присвоено 13 марта 1944 года.

Одновременно высокую награду получил и однополчанин штурман Леонид Алексеевич Голубев. До этого в авиаполку было два Героя – Н.А.Бобин и Л.Н.Агеев. Бобин к этому времени погиб, а Агеев убыл на учёбу. И вот новое пополнение...

Прилетел в эту ночь на «Три дуба» и второй полковой Герой Советского Союза Голубев. Леониду Алексеевичу исполнилось 32 года. В 1938 году сдал экстерном экзамены за штурманское училище. В боях с первого дня войны. Перед Зволенинской операцией имел на личном счету 250 боевых вылетов. Наградками начальство не баловало. Первую – орден Красной Звезды – прикрепил к гимнастёрке 18 августа 1942 года, то есть через четырнадцать месяцев после начала войны. Вскоре (31 декабря этого же года) рядом приладил орден Красного Знамени. Затем снова пауза в четырнадцать месяцев. И вдруг, совершенно неожиданно, – самая высокая.

Неожиданно только для него, Голубева. Командование же авиаполка знало, но эту «тайну» героически хранило в секрете долгие пять месяцев. В наградном листе на звание Героя командир авиаполка, давая характеристику штурману звена, употребил нестандартные оценки, нашёл какие-то неказённые выражения. Имея в своем распоряжении копии наградных листов на всех Героев Советского Союза АДД, могу засвидетельствовать: ни один штурман не имел столь оригинальных характеристик. Вот некоторые:

«В течение трёх месяцев ходит на подсвечивание цели, задания выполняет отлично, точно, до одной минуты по расчёту времени, выходит на цель, освещает её САБами в такой степени, что весь полк производит бомбардирование прицельно, с успешным выполнением боевого задания. Авторитет осветителя у Голубева настолько велик, что каждый лётчик и штурман говорит: «В сложных метеоусловиях надо лишь дойти до района цели, а саму цель покажет капитан Голубев». Чувствуя, в какой степени он необходим в боевой работе полка в каждом полёте, отказывается от отдыха и продолжает работать на своём ответственном посту... Отсутствие в полёте Голубева как осветителя сразу сказывается на качестве бомбардирования цели. Как штурман-осветитель незаменим в боевой работе полка».

И это так. Вот только одна цифра. В 1943 году Голубев совершил 126 вылетов на задание, из них 80 – на подсвечивание...

С началом Зволенинской операции командование авиаполка переключило боевую работу штурмана эскадрильи Голубева исключительно на транспортную работу, полагая, что его большой опыт в самолётовождении поможет более качественно выполнить сложное задание правительства.

В первом вылете он обеспечил точный выход второй пятерки полка на цель. Экипаж Мариева доставил на «Три дуба» 2000 кг грузов. За то время пока шла разгрузка самолета, Леонид Алексеевич пообщался с Мигуром, уточнил кроки аэродрома, и, хотя было темно, кое-как «привязал» свое штурманское воображение к реальным характеристикам посадочной площадки. Воистину: лучше один раз увидеть... Голубев использовал это неписаное правило в той мере, в какой позволила сделать тёмная осенняя ночь.

Весь обратный маршрут штурман эскадрильи думал о том, что он скажет завтра своим подчинённым, анализируя их работу в первую ночь Зволенинской операции. Личный полёт и знакомство с аэродромом «Три дуба» подсказали ему кое-что в штурманском обеспечении ответственного задания. Об этом, возможно, следует рассказать и Аркадию Ржепецкому, штурману авиаполка.

А на аэродроме «Три дуба» продолжал работать конвейер, состоящий из трёх операций – посадки, разгрузки и взлёта. Стартовая команда в эту первую ночь, за небольшими погрешностями, сработала неплохо.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 75, л. 6.

В неё вошло 28 человек, в обязанности которых входило своевременное включение и выключение стартовых огней. На этой работе была занята половина команды. Огни не гасили, а каждый источник света накрывали специально сделанным из фанеры колпаком с отдушниками для доступа воздуха. Два фонаря обслуживал один человек.

Все эти люди наблюдали за сигналом лампы «Люкас», которой управлял унтер-офицер. Он, подчиняясь непосредственно руководителю полётов, должен был подавать два сигнала – красный и зелёный. Первый означал, что в воздухе противник, фонари надо гасить. Второй сигнализировал о том, что опасности нет, можно работать.

Остальная часть стартовой команды находилась в конце и сбоку посадочной полосы. У каждого словака имелся электрический фонарик. Как только завершался пробег севшего самолёта, солдат начинал сигнализировать, зазывая на себя лётчика и сопровождая корабль до района разгрузки. Здесь его принимал офицер оперативной группы, указывал командиру корабля точное место стоянки, а солдат, приведший самолёт, возвращался на свое прежнее место.

Неплохо сработали и разгрузочные команды. Первый опыт показал, что на разгрузку одного Ли-2 в среднем затрачивалось до 15 минут. Правда, это во многом зависело от количества груза и его затаривания. Экипаж командира корабля П.Г.Ерёмина, к примеру, разгрузил свой самолёт сам за пять минут, не дожидаясь никаких разгрузочных команд. Но надо учесть, что на борту было восемь бочек с бензином, а скатить их по брускам не представляло большого труда и не требовало значительного времени.

В эту первую ночь Чирсков тщательно анализировал, как на деле покажет себя определенный командиром авиакорпуса боевой порядок. За небольшим отклонением замысел удался. Посадка первой волны самолётов происходила беспрепятственно и без каких-либо существенных помех: севшие первые корабли не успевали ещё разгрузиться и вырлиться для взлёта, как уже садился замыкающий пятёрки. Правда, количество групп самолётов в эту ночь было не слишком большим, но все же такой боевой порядок целесообразно было сохранить.

Анализировал свою работу и начальник приводной радиостанции. За время разгрузки самолётов Павел Копачев, оставив на дежурстве своего помощника, побегал на стоянки, чтобы опросить бортовых радистов, как работала приводная радиостанция. Из собранной информации он установил, что слышимость станции при подходе неважная, а вот над самим аэродромом вполне удовлетворительная. Многие радисты просили Копачева уменьшить частоту подачи сигналов. Дело это непростое. Надо было переходить с автоматической подачи на ручную. Но начальник станции пообещал, что эту просьбу радистов он выполнит.

При возвращении на базовые аэродромы в группе 54-й авиадивизии произошла неприятность – командир корабля М.Л. Фоменко (7-й авиаполк) в 01.20 донёс по радио о выполнении задания и отказе мотора. Хорошо, что это произошло уже после того, как лётчики вывели машину из ущелья. На одном моторе, перевалив горы, «топали» до своего аэродрома 3 часа 15 минут.

32 самолета 54-й авиадивизии доставили 13 человек и 51.768 кг грузов – боеприпасы, горючее, масло, баллоны со сжатым воздухом. Всего же сорока экипажами 5-го авиакорпуса на аэродром «Три дуба» в эту ночь было доставлено 56,668 кг грузов и 123 человека, преимущественно личный состав чехословацкого авиационного полка<sup>1</sup>.

В общем, корпусная группа самолетов на посадку, разгрузку и взлёт затратила 3 часа 55 минут. Первый сел в 21.45, а последний взлетел в 01.40. В среднем на каждый самолёт ушло пять минут. Этот результат оказался в пределах предполагаемой нормы. И командование авиакорпуса и оперативная группа результатами первой боевой ночи были довольны.

Все – руководители операции, лётный и технический состав, оперативная группа, личный состав частей обслуживания – чертовски устали, валялись с ног. Но от осознания того, что первое задание выполнено без особых происшествий, люди физической усталости не замечали.

К утру домой вернулись те, кто обеспечивал работу экипажей на аэродромах подскока. Там остались назначенные командирами авиадивизий старшие офицеры штабов. Им предстояло в течение дня провести подготовительные мероприятия к очередному вылету.

Тем временем начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В.Д.Соколовский донёс в Генеральный штаб: «Чехословацкий истребительный авиационный полк в составе двадцати самолётов Ла-5 с тылом перебазировался в Словакию на аэродром «Три дуба» к утру 18 сентября»<sup>2</sup>. А командующий ВВС Красной Армии А.А.Новиков о выполнении задания донес непосредственно И.В.Сталину: «1-й чехословацкий истребительный авиационный полк в полном составе с имуществом, горючим и радиостанцией 17 и в ночь на 18 сентября с. г. перебазировался с территории 1-го Украинского фронта на аэродром «Три дуба»<sup>3</sup>. О перебазировании чехословацкого истребительного авиаполка, а также о положении в Словакии на 20 сентября донёс в Главное политическое управление Красной Армии и член Военного совета 1-го Украинского фронта генерал-лейтенант К.В.Крайнюков (документ № 66).

Компактный перелёт боевых машин авиаполка и оперативная переброска штаба и всего полкового имущества способствовали тому, что уже 18 сентября лётчики провели первую боевую операцию, атаковав немец-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 19, л. 68.

<sup>2</sup> Там же, ф. 336, оп. 2712, д. 105, л. 236.

<sup>3</sup> Там же, ф. 35, оп. 11250, д. 112, л. 19.

кий аэродром в Пиештянах. Неожиданный налёт принёс врагу весьма ощутимые потери: на стоянках было уничтожено одиннадцать самолётов и еще десять повреждено. Посол Чехословакии в СССР З.Фирлингер в депеше министру иностранных дел своей страны донёс об успехах полка 23 сентября, перепутав способ уничтожения самолетов противника: «Наш первый авиационный полк сбил десять первых неприятельских самолётов, и этот счёт будет быстро увеличен нашими новыми лётчиками».

Летавшие ночью экипажи отдыхали до девяти часов утра. После завтрака в авиаполках начались разборы полётов с приглашением тех, кто в Словакию не летал. Тщательному анализу подверглись действия каждого экипажа, особенно такие элементы полёта, как посадка и взлёт с аэродрома «Три дуба». Многие командиры авиаполков после общего разбора развели личный состав по специальностям. Лётчики, штурманы, бортовые техники, радисты и стрелки получили возможность обменяться, на основе первого вылета, опытом работы. Разговор получился полезным.

После разбора полётов командиры авиаполков поставили боевую задачу на предстоящую ночь. К ее выполнению привлеклось 46 самолётов авиакорпуса.

Все они в период 17.00 – 17.50 вылетели со своих базовых аэродромов на подскок Рудна Мала. Лётный состав был настроен по-боевому. Однако вся большая подготовительная работа, проведенная в полках, оказалась напрасной: чехословацкая воздушно-десантная бригада еще не была готова к переброске в Словакию.

Это видно из донесения, которое отправил полковник Пжикрыл в 23.30 18 сентября командующему 1-м Украинским фронтом Коневу и командиру 1-го чак Свободе, а также из донесения командующего 38-й армией (документ № 67).

Известие о неподготовленности бригады к десантированию дошло и до Генерального штаба. 19 сентября А.И.Антонов направил И.С.Коневу приказание: «В соответствии с вашим планом переброски 2-й чехословацкой бригады на 19 сентября 1944 года, один батальон этой бригады должен был грузиться в самолёты и отправляться в район выброски. В ГШ поступили сведения о том, что предназначенные для десантирования самолёты уже сосредоточились на аэродроме и готовы к приёму десанта, но батальон десантников еще не выведен из боя. Необходимо вторую бригаду вывести из боя, привести её в порядок и только после этого производить переброску в назначенный район. Об отданных распоряжениях прошу донести»<sup>1</sup>.

Общее количество доставленных в Словакию грузов по состоянию на 18 сентября отразил в депеше Ингру начальник чехословацкой военной миссии Пика: «Для Словакии к проверке: до 18 сентября на аэродром «Три дуба» из Советского Союза было направлено: 580 пулемётов и 474780 патронов, 224 противотанковых ружья и 64080 зарядов, 250 лёгких пулемётов и 523180 патронов, 5 зенитных пулемётов и 16540 патронов, 1094 кг взрывчатых веществ. После окончания перевозки 2-й бригады и авиационного полка будет продолжена транспортировка оружия. Кроме того, я просил также противотанковые пушки, станковые пулеметы ПЛ, противотанковые мины, 5000 автоматических винтовок и другое оружие по требованию Словакии»<sup>2</sup>.

## 8. Сдвоенная помощь

Впервые с начала Зволенской операции в ночь на 21 сентября к работе на Словакию командование АДД привлекло сразу два авиакорпуса. После небольшого перерыва к ней подключилось соединение генерала Г.С.Счетчикова, получившее новую точку для сброса грузов.

20 сентября от начальника штаба АДД поступила шифротелеграмма: «Сообщаю новую площадку для сброса грузов в Словакию в районе повстанцев, находящуюся в шести километрах южнее Брезно, над рекой Чёрный Грон, обозначенную четырьмя кострами в форме квадрата. Самолёт даёт одну белую ракету, ему с земли отвечает светомаяк. При сбрасывании грузов так строить маршрут, чтобы не мешать работе 5-го корпуса».

Брезно – крохотный городок, расположенный на берегу Грона, недалеко от повстанческой столицы. По сути дела, это эпицентр партизанского района Словакии.

Задачу на вылет в район Брезно получили два авиаполка 5-й авиадивизии: 337-й (пять самолетов) и 14-й (шестнадцать). Последний подключился к работе на Словакию впервые.

Начальнику спецбазы в Калиновке Прянишникову из Управления специальных заданий ГШ КА поступило указание помимо плановой загрузки отправить в Словакию 10 минометов калибра 81 мм и полтора боекомплекта к ним, 500 немецких винтовок с тремя боекомплектами и 20 тыс. индивидуальных перевязочных пакетов.

Новая точка больших изменений в маршрут полёта не внесла, однако штурманы всех рангов, начиная с корпусного и до экипажного, засели за карты. Надо было тщательнейшим образом изучить новый район цели, произвести необходимые расчёты. Исходным пунктом маршрута стал город Янов, контрольным – Поград, а уже от него прямо на Брезно. Над точкой все делают левый круг. Полёт к цели в режиме радио-молчания.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 215, л. 125.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 168

Обеспечение разведки погоды командир авиадивизии возложил на 337-й авиаполк, а общий контроль – на 14-й. Его командир решил выполнять задачу поэскадрильно, назначив от каждого подразделения лидеров – И.Л.Сенагина, А.А. Агибалова и А.А. Куприенко.

Три часа затратили экипажи на подготовку к новому для себя заданию. К контролю готовности поступила первая информация от разведчика погоды. Её дал экипаж 337-го авиаполка командира корабля Г.Г.Агамирова.

... Гога Григорьевич Агамиров! Его, лётчика гражданского воздушного флота, усадила за штурвал дальнего бомбардировщика война. К этому времени ему исполнилось 28 лет. Выше среднего роста, стройный, подтянутый, энергичный. Лётчик – первокласснейший.

Летать Агамиров начал с 1937 года после окончания Балашовской школы лётчиков. Северо-Казахстанское управление, трасса Москва – Иркутск. Полеты, полеты, полеты. Возил пассажиров, почту, грузы. Потом стал готовить кадры в Шадринске. С первых дней Великой Отечественной войны Агамиров начал свою «войну» с начальством и кадровиками. Рапорт за рапортом. Отказ за отказом. Долго длилась эта дуэль. Лётчик продолжал свое инструкторское дело и не терял надежды. Лишь в октябре 42-го он отбил отцу телеграмму: «Мое желание исполнилось, уезжаю на фронт. Гога».

Попал в 1-й отдельный авиаполк ГВФ. Всё хорошо, но самолёт Р-5 маленький, а отсюда и боевые задания ему под стать. Хотелось большего. Оно пришло в июле 1943 года, когда добился перевода в 22-й авиаполк и взял в руки штурвал бомбардировщика Б-25. Вот это машина, вот это работа!

Своими боевыми делами, честным отношением к любому заданию и общительным характером лётчик очень быстро завоевал высокий авторитет среди достаточно сильного лётного состава авиаполка.

Представляя Агамирова к ордену Александра Невского, А.А.Баленко писал: «Бесстрашный, настойчивый и волевой лётчик, вдохновляет подчинённых на качественное выполнение боевых заданий... Лётный и технический состав эскадрильи любит и уважает своего командира за его храбрость и беззаветную преданность Родине...». В одном из документов это проявление храбрости отражено так: «7 августа 1943 года над целью один самолёт попал в лучи прожекторов. По нему открыла огонь МЗА. Попытки экипажа уйти из лучей успеха не имели. Видя это, лётчик Агамиров пошел на выручку. По его команде воздушный стрелок Интезаров открыл огонь по прожекторной установке и МЗА. В результате нескольких очередей прожектор погас, и самолёт вышел из опасного положения».

Уже после войны в своих воспоминаниях бывший командир 14-го полка В.Д.Зенков писал о нем: «С первых дней своей боевой деятельности показал себя бесстрашным, грамотным в профессиональном и тактическом отношении лётчиком, чем и завоевал высокий авторитет среди товарищей. Участвуя во всех операциях дивизии, экипаж Агамирова особо отличился при обеспечении бомбовых ударов по Беззаботинской артгруппировке фашистов, обстреливающей Ленинград, при полётах на Хельсинки и другие объекты, находившиеся в глубоком тылу врага. Учитывая большой опыт в полётах на связь с партизанами, командование дивизии включило экипаж Агамирова в Южную группу для полетов в Югославию».

Южная группа, созданная в начале 1944 года из пяти экипажей дивизии, открыла воздушный мост СССР – Югославия. Вскоре в неё, для пополнения, вошёл экипаж Агамирова. Потом, когда к полётам в Югославию подключилось всё соединение, Гога Григорьевич стал самым активным участником этой трудной работы. Достаточно сказать, что в августе его экипаж, совершив четырнадцать полётов в Югославию, опередил остальных не только в авиаполку, но и в авиадивизии.

Даже в самых трудных полетах, а рейды в Югославию относились к таковым, есть всегда наиболее сложные, скажем лидирование группы самолётов, доставка людей и т.п. На долю Агамирова их пришлось немало. Однажды после взлёта, вероятно, от перенапряжения, у лётчика началась рвота, пришлось возвращаться.

В ночь на 30 августа, всего три недели назад, Агамиров совершил свой двухсотый боевой вылет. Событие отмечалось на дивизионном уровне, с праздничным ночным скромным застольем, жаркими речами и пожеланиями летать в дальнейшем так же уверенно и так же надёжно, как двести раз до этого. Об этом убедительно говорил замполит полка Сергей Михайлович Сошников.

Выполняя наказ своих командиров и братьев по небу, Гога Григорьевич уже на следующий день уверенно распечатал третью сотню боевых. Среди них оказался и этот, один-единственный полёт в Словакию.

Погода по маршруту сложноватая, но терпимая. Бывала и хуже. Агамиров уже давно передал штурвал лётчику Десятову, приказав ему не отрываться от облачности, ибо она, вполне возможно, может еще пригодиться. Пусть крутит! Но радист Василий Лежебоков и стрелок Леонтий Интезаров ни разу не призвали будоражащим словом «истребитель!» экипаж к бою. Иван Гвоздев вершил свои штурманские дела по небесным светилам и расчету времени пока наконец не сказал:

– Пора снижаться!

У Агамирова было правило: я командир ещё десять минут после взлёта и за двадцать минут до посадки, а в остальном – командует штурман. Что ж, снижаться так снижаться. Агамиров махнул рукой. Правый лётчик легко двинул штурвал вперед и терял высоту до тех пор, пока крылья не стали резать верхушки облаков.

– Отдохни!

Стрелка высотомера прошла отметку 1500. Командир прикинул, что землю можно будет увидеть не раньше, чем через тысячу метров. Он ошибся всего лишь на сотню. Выпали из облаков прямо над целью.



– Ты смотри, какой огромный квадрат! – удивился штурман. – Между кострами, наверное, все полкилометра, а то и больше.

Через несколько минут Гвоздев сбросил восемь ПДМ.

– Лежебоков, доложи в Калиновку о состоянии погоды и о выполнении задания.

Просмотрев пространство над точкой сброса, Агамиров сказал правому летчику:

– Бери штурвал!

«Пусть крутит!» – подумал командир и откинулся на спинку сиденья.

Проанализировав информацию разведчика погоды, Кондратьев дал команду на вылет дивизионной группе. Первым в 21.00 аэродром покинул контролер – заместитель командира 14-го авиаполка Г.И.Якименко – боевой лётчик, прошедший первую закалку еще в небе Испании. Стройный, подтянутый и аккуратный, он выглядел моложе своих тридцати девяти. Особым уважением у лётного состава не пользовался в силу своего замкнутого характера и той дистанции, которую он всегда соблюдал между собой и подчинёнными.

Однако лётчиком он был неплохим, перед трудностями, которые периодически подбрасывало небо войны, не пасовал. О его настойчивости при выполнении боевого задания говорит приказ командующего АДД, подписанный буквально через несколько часов после того, как Якименко, выполнив задание по бомбардировке аэродрома Брянск, произвел посадку на своем аэродроме: «В ночь на 19 июня 1943 года экипаж гв. майора Якименко был атакован истребителем «Ме-110», который произвел три атаки: снизу, сзади, сбоку справа. Огнем стрелков все они были отражены, и подбитый самолёт противника с резким снижением вышел из боя.

Экипаж проявил мужество и настойчивость в выполнении боевого задания. По окончании воздушного боя он вновь вышел на цель и бомбардировал её. При осмотре самолёта на земле обнаружено 23 пробоины, в том числе в бензобаках и центроплане. Этот пример лишний раз показал, что храбрость, мужество и настойчивость экипажа ночного бомбардировщика могут выйти победителями в воздушном бою с хорошо вооружённым истребителем противника»<sup>1</sup>.

Этим приказом А.Е.Голованов наградил орденом Красного Знамени, Отечественной войны 1-й степени и Красной Звезды командира корабля Григория Ивановича Якименко, радиста Василия Михайловича Демьяненко и стрелка Николая Павловича Чмелёва.

В Словакию для контрольных функций из этого состава экипажа полетели только двое – штурман Н.В.Орлов и стрелок. Правым летчиком ушел В.Т.Банников, а радистом А.М.Качанов.

Вслед за Якименко из Калиновки с пятиминутным интервалом в воздух стали подниматься остальные девятнадцать самолётов. Полковую группу возглавил лидер – командир корабля А.А.Куприенко. Ему, помимо лидерства, предстояло информировать командование авиаполка о погоде на маршруте. В 14-м авиаполку его экипаж выделялся своим упорством в выполнении любого задания, а сам Куприенко был неутомим словно ткацкий челнок. Именно поэтому командир полка В.Д.Зенков, уловив в бывшем лётчике ГВФ эти способности, взваливал на плечи «железного» Куприенко более сложные задания.

Набрали высоту, добрались до линии фронта. Она дышала пожарами и разрывами снарядов, туманилась дымками.

– Пехота-матушка не спит, – скорее себе, чем кому-то другому сказал правый лётчик.

– Да, – поддержал его командир корабля, – мы, может, встретим врага, а может и нет, а у них враг постоянно перед носом.

Радист В.А.Зайцев доложил: облачность два-три балла, дымка. Он в экипаже недавно, а вот стрелок И.Н.Бакаев – ветеран полка, надёжнейший защитник корабля. В полёте он все видит, обо всём информирует: заметит своевременно самолёт и этим приведёт экипаж в готовность; при обстреле ЗА расскажет, на какой высоте и с какой стороны рвутся зенитные снаряды – и этим поможет лётчикам сообразить, куда бросить машину; обнаружит прожектор – и, если позволит высота, даст по нему очередь. Зайцев подчиняется ему беспрекословно. Вероятно из-за возраста – стрелку уже за тридцать.

– Штурман, как дела?

– Трудно: дымка, но река Попряд помогает, скоро и каменный маяк. Зайцев, доложи: облачность четыре балла, дымка.

Миновали Попряд, вышли на Грон, начали снижение. В третий раз в Калиновку ушла информация о погоде. А вот и квадрат из четырёх костров. Рансевич просунул в отверстие ствол ракетницы, спустил курок – белая ракета «попросила» землю установить контакт. Светомаяк тут же начал давать буквы «О», а две зелёные ракеты подтвердили – работать можно. Зашли на цель и сбросили свои ПДМ.

На пути к цели бомбардировщик 14-го авиаполка под управлением командира корабля Л.И.Васильева. Все члены экипажа трудятся на своих рабочих местах, изредка Леонтий Иванович получает от них доклады о состоянии дел. Говорят: друг познается в беде. Преломляя эту истину на авиацию, можно сказать так: лётчик познается в экстремальной ситуации. А какому авиатору практика не подбрасывала в жизни таких ситуаций, тем более в войну?

Были они и в боевой работе Васильева. И немало. И каждая чему-то учила. А все вместе они научили главному – любую неприятность можно преодолеть, если каждый член экипажа делает своё дело надёжно.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 2, д. 16, л. 153.

Полёт бомбардировщика – дело коллективное, он складывается из пяти разных дел пяти членов экипажа. И на борту нужен кто-то, кто бы все эти усилия пятерых собирал воедино.

Леонтий Иванович верит в своих подчинённых. Вообще-то в экипаже трудно уловить армейскую субординацию. То ли это от мягкости характера Васильева, то ли оттого, что почти все они одногодки, а скорее всего причиной этому стало родившееся с первых дней боевой совместной работы взаимопонимание и развитое чувство ответственности.

Васильев передал управление бомбардировщиком правому лётчику, встал, размялся. Вымотали лётный состав эти полёты на спецзадания.

– Как дела, Женя? – обратился он по СПУ к штурману Новикову.

– Летим строго по курсу, командир!

Командир сел на рабочее место, осторожно, словно на ощупь, стал снижаться, делая вираж за виражом. Ох и неприятная это штука – пробивать облачность, зная, что рядом горы! Так бы и раздвинул руками эту вату. Всё внимание приборам. Дрожит в крепких руках штурвал. В самолёте тихо, слышен лишь бархатный рокот моторов. Всё тело в напряжении, словно пружина.

– Земля! – прокричал по переговорному устройству Григорий Молозин.

Васильев бросил быстрый взгляд на высотомер, стрелка уже подходила к отметке 400 метров. Ничего себе! Выровнял машину, осмотрелся. Слева горели четыре костра, образуя квадрат, на тёмном фоне земли уже белело несколько куполов грузовых парашютов. Чуть ниже с зажжёнными бортовыми огнями ходил самолёт. Это контролёр. Сориентировавшись, Васильев ввёл машину в левый разворот. Новиков склонился над прицелом.

В Калиновку вернулись за полночь. Как всегда, встретил техник самолёта Анатолий Соколов.

– Поспал хоть маленько?

– Удалось, командир. Как моторы?

– Как часы!

А там, над точкой Брезно, сменяя друг друга, экипажи заседали площадку белыми парашютами. В третий раз в небе Словакии появилась небольшая группа самолетов 337-го авиаполка, и все три раза в ней была машина Виктора Букина. Второй рейд совершил Александр Манагадзе, три экипажа прилетели впервые. Среди них был и командир корабля Аркадид Самойлович Могильницкий. Он – из племени гражданского воздушного флота. Чуть больше месяца назад, 15 августа отпраздновал своё двадцатисемилетие.

...В авиацию шагнул в 1935 году. После окончания Батайского авиационного училища парил под знойным узбекским солнцем. Война застала в Минске у старшей сестры. В потоке беженцев, с трёхлетним племянником на руках, протопал до Смоленска, испытал тягостное чувство утраты родной земли. Он шёл по земле, изуродованной взрывами мин и авиационных бомб, среди разбитых домов и горящих сёл. И тысячи людей, потеряв всё, шли с ним рядом, не имея цели, не зная куда, просто лишь бы уйти подальше от опасности, дыхание которой ощущалось за спиной и над головой.

Колонна беженцев часто становилась живой мишенью для немецких лётчиков. Какой ненавистью наливалось сердце Могильницкого и какая волна досады захлёстывала его сознание от бессилия! Сейчас бы в руки штурвал! Только в Смоленске он смог попасть в эшелон и уже поездом добрался до места работы. А та страшная дорога запомнилась на всю жизнь. И позже, когда уже летал на У-2 на боевые задания и в руки попало стихотворение К.Симонова «Ты помнишь, Алеша», он заплакал.

В полку Аркадия любили. За спокойный характер, доброту и отзывчивость. Штурман П.М.Калугин, который летал с ним с лета 1944 года, вспоминал: «То, что, пройдя через огненное небо войны, мы остались живы и не получили ранений, в этом мы обязаны Могильницкому. Он был для нас не только командиром и старшим товарищем, он стал нашим братом. Аркаша умел слушать и слышать, а главное – умел понимать нас. Его любили за остроумие, весёлый нрав, общительность, умение и желание прийти на помощь. Его влюблённость в авиацию чувствовалась во всех делах. Его уважали за трудолюбие, смелость и честность. Я не встречал человека, более искреннего, более правдивого, он всегда говорил то, что думал».

Личное мастерство командира корабля, слётанность и сплочённость экипажа, постоянная готовность идти во имя выполнения задания на оправданный риск были оценены командованием авиаполка по достоинству – авиаторам поручали наиболее ответственные задания. Знало начальство: оно будет выполнено. Так было и в эту ночь. Как только после нажатия кнопки прицела штурманом Александром Падалко в тёмном небе распустились шесть грузовых парашютов и стрелок Пётр Сурков доложил об этом командиру, радист Виктор Гусев отстучал в Калиновку: задание выполнено.

На родном аэродроме встретил техник Геннадий Пирогов. Он всегда информировал экипаж о самых последних новостях. Вот и на этот раз сиплым от сна голосом доложил:

– Братцы, а нам предстоит перебазирование!

– Это хорошо! – откликнулся на новость лётчик Геннадий Кундич.

– Вам то что, а я вот оброс тут техническим хозяйством.

– Поможем, не переживай!

Хорошо выполнил задание в эту ночь и экипаж Александра Туркина.

Завершил свою работу на Словакию ещё один полк 5-й авиадивизии – 337-й. Его вклад в обеспечение повстанцев военным имуществом невелик. Всего 13 самолёто-вылетов, из них выполнено девять. Однако добрые дела не всегда измеряются только цифрами.

Команда по приёму грузов на точке Брезно работала чётко. Ровно полтора часа экипажи производили сброс, и все это время на земле ярко горел квадрат из четырёх костров.

В 23.45 над целью появился самолет командира корабля 14-го авиаполка А.А. Агибалова. Штурман В.Ф. Тимченко сбросил груз и принялся считать белые точки на тёмном фоне земли. Дошёл до сорока и сбился.

– Что же они не собирают мешки?

– Собирают! – ответил радист Иван Шаповалов. – Вон ползёт машина с включенными фарами.

– А не собирают потому, что боятся попасть под сброс, – заключил Агибалов. – Мы только отработали, а кто-то уже на кругу.

– Это Толкачёв!

– Так, уходим!

Как только самолёт Агибалова отвалил в сторону, на цель стал заводить свою машину командир корабля В.В. Толкачёв.

– Ну что, ребята, поможем братьям-славянам! Зюк-зюк.

Что такое «зюк-зюк», в экипаже толком никто не знал, да и сам Толкачёв не мог объяснить, что же все-таки означает эта его любимая присказка. Вместе со своим помощником Федором Боженко он снизил бомбардировщик до 400 метров и по СПУ сказал штурману:

– Давай, Миша!

Чернозёмов склонился над прицелом. Ночь была темная, четыре костра контрастно обозначали цель. Выбрав приблизительную середину обозначенного участка, штурман нажал на кнопку сбрасывателя.

Когда стрелок Михаил Козенко доложил о том, что восемь «белых лампочек» загорелись, командир стал выводить машину на второй заход – в навигаторской находилось еще два ящика с ПТР. Пока он осуществлял разворот, из лаза, что соединял кабины штурмана и пилотов, вылез, словно крот из норы, Чернозёмов. Вместе с правым летчиком Федором Боженко подтянули к люковому проёму груз, зацепили карабинчики фал за скобу и по команде Толкачёва опустили вначале один, а затем и второй ящик. Совершив дело, лётчик сел на свое рабочее место, а штурман встал за спину командира корабля и начал наблюдать, как опускается их гостинец.

– Доволен? Это твоя идея затащить ящики в навигаторскую кабину.

– Командир, ты же знаешь, как сложно их подвешивать в бомболюк.

– Ладно, дело сделано, по сто грамм заработали! Боженко, бери штурвал!

Толкачёв встал с сиденья, потянулся, затем вновь сел на место. Он был небольшого роста, где-то в пределах шестидесяти сантиметров. Иногда этот природный факт злые языки обыгрывали, однако лётчик, будучи сам из клуба острословов, ничуть этим не смущался, более того, по этому поводу сам над собой подтрунивал.

Такого же росточка в экипаже был и радист Емельян Номеровский. И когда острые стрелы нацеливались на этого скромного и тихого парня, командир «уничтожал» обидчика двумя-тремя выстрелами своих крупнокалиберных фраз. Радист являлся в экипаже личностью авторитетной. Он неплохо знал своё дело, но все видели, что он стремился познать станцию ещё и изнутри.

Как-то полетели в Югославию, перевалили Карпаты. Вдруг штурмана осенила мысль: что-то радист давно не выходит на связь, вызвал его по СПУ. Молчок. Вызвал еще раз:

– Ты что там, Женя<sup>1</sup>, уснул?

– Да нет, отказала радиостанция, занимаюсь ремонтом.

Прошло полчаса. Радист молчал. Тогда командир корабля послал в заднюю кабину правого лётчика. Вернувшись, Боженко доложил: Номеровский разбросал всю радиостанцию. Еще через полчаса радист сам вышел на связь:

– Командир, станцию отремонтировал!

После прилёта в столовой решили, что это дело не рядовое, оно граничит с подвигом, и не худо было бы к тем законным грамм добавить чего-либо сверху. Только эту мысль озвучил Михаил Козенко, а к его мнению в экипаже прислушивались все, ибо по возрасту он был самым старшим, как радист молча встал из-за стола и вскоре исчез в тыловых лабиринтах столовой. Все, не приступая к трапезе, застыли в томительном ожидании.

Через пять минут на столе было всё, чтобы достойно завершить эту боевую лётную ночь. Оказывается, Номеровский уже давно положил глаз на работавшую в пищеблоке дивчину с красивым, чисто русским именем Машенька. Судя по тому, как быстро на столе появилось всё необходимое, сделали вывод о том, что радист ей далеко не безразличен. После того, когда всё открылось, на столе у экипажа иногда появлялось что-то такое, чего не было у других.

Толкачев поощрял это дело и – шутник этакий! – всегда приговаривал:

– Это хорошо, Женя, пусть Маруся подкормит, кому-кому, а нам с тобой это дело – во как надо! Может, подрастем! Ха-ха!

<sup>1</sup> В экипаже Номеровского называли этим именем.

Над целью еще один экипаж полка, молодёжный, комсомольский. Если не брать во внимание величину переменную – правого летчика, то можно одновременно и удивляться тому и гордиться тем, что нашу Родину на крыльях АДД защищала такая «безусая» молодёжь, причём защищала умело и мужественно.

Предо мной вырезка из газеты авиации дальнего действия «Красный сокол» за 16 марта 1945 года, в которой помещена фотография: на фоне бомбардировщика экипаж в шесть человек, а под снимком их имена: командир корабля Н. Михайлов, правый летчик В. Леонов, штурман А. Шевчук, радист Г. Хрустальков и воздушные стрелки И. Чунин и Г. Петров.

В небольшой заметке к фотографии «Боевая слава экипажа Михайлова» корреспондент П. Александров писал: «Среди опытных воздушных воинов гвардии лейтенант Николай Михайлов – ещё молодой. Воюет он не больше года... При выполнении заданий проявляет высокие образцы отваги и мастерства. Никакие преграды не могут остановить боевого порыва патриотов. Однажды над целью бомбардировщик Михайлова был атакован немецким истребителем... Враг всячески пытался не допустить самолёт к важному объекту, заставить советских лётчиков сбросить груз мимо цели. Воля советских людей и на этот раз победила. Огнём бортового оружия истребитель был повреждён и отстал... «Задание выполнено успешно» – вот постоянная оценка боевых вылетов экипажа Михайлова».

Написано «высоким» стилем, но тогда, тем более в газете, так писали. Однако корреспонденция передала главное – экипаж умело защищал Родину.

Командир корабля Николай Михайлович Михайлов в сентябре 1944 года только подходил к своему двадцатитрёхлетию. Вот его три ступеньки на лестнице приобретения знаний: десятилетка, аэроклуб и лётная школа. На боевой курс в составе 14-го авиаполка стал в апреле 1944 года.

Штурман Алексей Васильевич Шевчук на год моложе. В той же заметке о нём написано: «В полётах ещё не было случая, чтобы самолёт отклонился от заданного маршрута или неточно вышел на цель». В небе войны тоже с апреля. Расторопный, компанейский, общительный. Своим чувством товарищества цементировал экипаж.

Стрелку Григорию Никитовичу Петрову исполнилось двадцать, а самым молодым являлся радист Георгий Викторович Хрустальков – за плечами у него всего лишь восемнадцать лет. Этот уж точно – безусый. Обаятельный, строгий, чернявый.

Вот такой комсомольско-молодёжный экипаж был в авиаполку. Сейчас, когда пишу о них и называю по имени и отчеству, испытываю какую-то неловкость. Какие там Степановичи, Васильевичи да Петровичи! Но эти имена в своем повествовании я упоминаю только один раз, да еще через шестьдесят лет после их молодости, так что этикет требует представить этих молодых людей, как говорится, с полными выходными данными.

Со стрелком однажды вышел конфуз. Перед вылетом на боевое задание командир полка предупредил: в районе цели ожидаются немецкие истребители. После набора высоты Михайлов приказал опробовать бортовое оружие. Оказалось, что один из двух пулеметов не стреляет.

– Устраняйте!

Петров и Хрустальков принялись за дело, но неисправность так и не нашли. Это был урок. С тех пор свою обязанность – проверять работу пулеметов перед вылетом – стрелки исполняли добросовестно.

В Словакию полетели все, кого я перечислил, кроме этого, правым лётчиком ушёл Е. В. Филимонов. На борту находился еще один авиатор – штурман эскадрильи Л. Х. Хазахметов. Он проверял Шевчука. Уже после сброса груза, при уходе от цели Хазахметов сказал командиру экипажа:

– Неудачный я выбрал полёт для проверки твоего штурмана.

– Как так, товарищ майор?

– Сложностей-то особенных нет.

– Ну как же – цель за облаками, вышли точно!

– Ладно, ладно! – Хазахметов хлопнул Михайлова по плечу и уединился в навигаторской кабине.

Над целью экипаж, которому многое было по плечу, – И. Н. Константинова. Командование полка знало, что если надо выполнить какое-то серьезное задание, то лучше экипажа Константинова этого никто не сделает. И это, прежде всего, потому, что штурманское место на корабле занимал Николай Фёдорович Абрамов.

Война застала его на полдороге к штурманской профессии. Потом была ещё одна учёба – в 1-й Высшей школе лётчиков и штурманов. Закончив её в 1942 году, получил назначение в 14-й авиаполк. Быстро освоился в боевой работе и свое штурманское искусство довёл до вершин совершенства.

Об этом человеке и специалисте можно было бы сказать много, но я сошлюсь только на оценку, которую дал ему однополчанин Геннадий Григорьевич Федоров, летавший с ним некоторое время в одном экипаже: «Вспоминаю о нём как о самом порядочном, культурном, обаятельном человеке, настоящем патриоте, умном и смелом. Герой, хоть и без звезды Героя!».

Однако надо сказать, что его талант мог раскрыться только рядом с таким незаурядным лётчиком, каким был Константинов. Характеризуя его, командир авиаполка указывал, что Иван Никифорович «умело сочетал отличную технику пилотирования с отвагой, военной хитростью и смекалкой». Летали много, дерзко и рискованно. Сколько было удачных полётов, а сколько и таких, когда казалось – все, крышка. Один раз чуть не погибли. Случилось это 17 января 1943 года. Вернулись после выполнения боевого задания на свой аэро-

дром, зашли на посадку. Перед ними только что сел самолёт Н.М.Рыбалко. Он уже срулил с полосы, когда Константинов опустил свою машину на бетонку. Она спокойно катилась по ВПП, экипаж расслабился. Всё произошло мгновенно: удар, треск и – самолёт стал на нос. Как потом выяснилось, Рыбалко прилетел с зависшей бомбой, при посадке она сорвалась, срезала заклёпки кронштейна крепления тяги, створки люка раскрылись, и бомба упала на посадочную полосу. Экипаж Константинова чудом остался невредимым.

В феврале 1944 года бомбардировали столицу Финляндии. На подходе к цели попали под ураганный огонь зенитной артиллерии. Осколки от снарядов изрешетили кабину штурмана многочисленными пробоинами. К счастью, все остались невредимы.

– Экипаж, не хныкать, идём вперед!

Маневрируя в зоне обстрела, Иван Константинов достиг центра города, дал возможность штурману сбросить бомбы и благополучно довёл машину до аэродрома.

С 5 сентября Константинов – заместитель командира эскадрильи. Представляя его на эту должность, командир авиаполка отмечал: «При выполнении боевой работы проявил высокое мастерство и культуру лётчика большого класса. В достижении поставленной задачи упорен и настойчив, мужественен и решителен. Полеты над горами выполняет блестяще!

Речь шла о трудных полётах в Югославию, которых к этому времени набралось около тридцати. Последний раз слетали туда прошлой ночью. Для экипажа это был не просто очередной полет. За несколько дней до этого Абрамов и правый лётчик А.П.Голенко задумали написать югославским партизанам-братушкам письмо. Сочиняли всем экипажем. Послание упаковали в картонный рулон и прикрепили к одному из ПДМ, который и сбросили из кабины лётчиков. И, конечно же, на маршруте в Словакию об этом вспоминали несколько раз, по крайней мере до пункта Лиско. Здесь самолёт попал в сети прожекторов, и почти одновременно по нему ударила крупнокалиберная зенитная артиллерия. Пришлось повертеться.

На цель в районе Брезно вышли точно, лётчики пробили облачность, сориентировались, вывели бомбардировщик на костры. Абрамов нажал на кнопку сбрасывателя, стрелок А.Ф.Стариков пересчитал парашюты, радист В.И.Елисейев сел за рацию. Самолет с хвостовым номером «три» в глубоком вираже прошёл над площадкой, а затем, набирая высоту, исчез в облачности.

Комэск Н.М.Рыбалко прилетел в Словакию с молодым командиром корабля Говорушко. Он-то и привёл самолёт в район цели, а Никифор Максимович больше курил, но за действиями лётчика следил внимательно, особенно когда начали пробивать облачность и снижаться. Однако Говорушко с этим делом справился отлично, вмешательства проверяющего не потребовалось.

А вот когда облачность оказалась над головой и лётчик, оценив обстановку, понял, что они немножко в стороне от костров, сделал два неуверенных доворота – сперва в одну сторону, затем в другую, Рыбалко его поправил:

– Чего шарахаешься! Если принял решение, то его не меняй, а то можно и в гору врезаться!

– Так я, товарищ капитан, хотел как можно лучше зайти на цель.

– Это не полёт в районе аэродрома, и я проверяю не технику пилотирования, это боевое задание, а здесь главное не красота, а его выполнение. Дай команду корме, чтобы смотрели за воздухом повнимательнее, в любое время кто-нибудь может вывалиться из облаков. И ахнуть не успеешь, как столкнёшься.

Наконец восемь ПДМ покинули бомболюк, и Говорушко стал выводить самолёт из района цели. Когда набрали высоту и легли на курс, Рыбалко достал мундштук, вправил в него папиросу и задымил. Выкурив, раскопегарил вторую. Насладившись, бросил:

– Ну ладно, рулите, а я отдохну.

Сменяя друг друга, над Брезно прошли все самолёты авиадивизии. Более часа на высоте 200 метров, чуть в стороне, ходил контролер Якименко и наблюдал, как грузы кучно приземлялись в радиусе 300 метров от сигнала цели.

На обратном маршруте в районе железнодорожной станции Гельница правый лётчик Н.А.Плужников из экипажа Е.А.Плешкова заметил автоколонну в движении на восток. Как можно упустить такой момент! Снизились до трёхсот метров, сделали заход. Вначале ударил штурман Ф.С.Севастьянов, затем разрядили свое бортовое оружие радист и стрелок. Сделали ещё заход и врезали по самой станции. Земля огрызнулась винтовочным залпом. Не искушая судьбу, стали с набором высоты выходить на свой курс.

При возвращении в Калиновку в экипаже А.Г.Васина произошёл обрыв антенны. Последними на командный пункт авиаполка с докладами о выполнении боевого задания прибыли экипажи командиров кораблей Д.В.Бобровского и П.В.Мансветова. Мансветов от имени своего экипажа обратился к командиру авиаполка с просьбой поощрить радиопеленгаторщика полковой роты связи Виктора Петелина за надёжную систематическую работу. Оформив документы, потянулись в столовую.

Свернули свою деятельность наземные службы, подтягивались с аэродрома последние техники, укладывался спать летный состав. На дежурствах остались те, кто обеспечивал безопасность гарнизона, его связь с вышестоящими штабами и готовность к немедленному функционированию. Ушло отдыхать и все руководство. Лишь в кабинете начальника штаба полка еще долго горел свет.

Пётр Трофимович Шавельский! Как нельзя представить, понять и изучить историю полка без биографии Шавельского, так нельзя представить и жизнь начальника штаба без истории полка. Они неотделимы.

С 7 июля 1941 года в звании старшего лейтенанта он занял самую хлопотную должность в полку и тянет эту лямку до сих пор. Все на его плечах. Единственное, о чем он мечтает уже давно – так это выспаться. Чтобы никто не звонил и не будил, чтобы, ложась, не отмерять себе какой-то час-другой, а отключиться на полную катушку.

Но он понимал, что мечта эта несбыточна и работал на износ. Ну как тут поспишь, когда нужно подбить «бабки» закончившейся боевой ночи, отправить боевое донесение, прикинуть плановую таблицу для завтрашнего полета туда же, в Словакию. Да и караулы проверить не мешало б. Шавельский склонился над боевым донесением.

Всего в ночь на 21 сентября в Словакию самолетами 5-й авиадивизии было доставлено 18 840 кг груза – 152 ПДМ и четыре ящика ПТР<sup>1</sup>.

Накануне очередного вылета на аэродром «Три дуба» в 53-й авиадивизии произошли серьезные неприятности. Параллельно с боевой работой на Словакию 5-й корпус выполнял еще одну ответственную задачу – в интересах Карпатско-Дуклинской операции выбрасывал на парашютах грузы (продовольствие и боеприпасы) окруженному кавалерийскому корпусу. В ночь на 19 сентября с аэродрома подскока Рудна Мала в район Жидовске (25 км юго-западнее Кросно) ушло 39 кораблей.

При взлёте на задание потерпел аварию Ли-2 командира корабля И.В.Горбунова (1-й авиаполк). В самолёте командира корабля Д.С.Ташметова (336-й авиаполк) во время выброса ящиков распустился грузовой парашют. Потоком воздуха его вытащило за борт самолёта. Парашют прихватил с собой и правого летчика Е.Ф.Кузнецова вместе с ящиком<sup>2</sup>. Но самая большая неприятность произошла в 1-м авиаполку: после выполнения боевого задания при посадке на своем аэродроме потерпел катастрофу экипаж А.Д.Шелемова, погибло шесть человек.

Что и говорить, «букет» чрезвычайных происшествий даже для такого хозяйства, как авиадивизия, был солидным. Командир соединения не находил себе места. Василий Иванович Лабудев на руководящих должностях с первых дней войны: командир 7-го тбап, заместитель, а затем командир 53-й авиадивизии. Совсем недавно, ко Дню авиации, надел генеральские погоны. Вверенными частями руководил квалифицированно, предметно вникал в боевую работу экипажей, персонально знал всех командиров кораблей, проявлял о личном составе постоянную заботу. Потерю даже одной человеческой жизни воспринимал с болью в сердце.

Утром, так и не сомкнув глаз, зашёл в кабинет к начальнику политотдела Сергееву.

– Иван Васильевич, что будем делать, видишь, сколько дров наломали!

– Беседами тут не отделаешься, Василий Иванович, хотя и это надо, ведь любая потеря сказывается на людях, особенно из лётного состава. Я сегодня поработаю в полках, а ты, если не возражаешь, поговори с Георгиевым, может быть, не стоит посылать сегодня людей в Словакию.

В ночь на 21 сентября от 5-го авиакорпуса на аэродром «Три дуба» ушло всего десять кораблей 54-й авиадивизии. Накануне штаб АДД проинформировал генерала Георгиева о том, что при работе на Словакию 4-й авиакорпус будет производить сброс на новую точку и, в связи с этим, маршрут необходимо строить не мешая друг другу.

Это обстоятельство было учтено при подготовке к боевому вылету. В 17.00 десять самых сильных экипажей перелетели на аэродром Ясенка, приняли на борт остатки груза 1-го чиап и при полной светомаскировке в 22.18 начали взлёт. Первым ушёл командир корабля В. М.Безбоков. До линии фронта успели набрать 2500 метров, над Ясло попали под обстрел зенитной артиллерии, но снаряды рвались в стороне и несколько ниже полёта. Вероятно, облачность помешала зенитчикам быть более точными.

Высота 3200 метров. А вон справа над облаками какой-то бугор. Да это же Герлаховка, о ней столько уже услышано! Теперь доворот и можно потихоньку сбрасывать высоту. Вскоре местами стала просматриваться земля, штурман Николай Ходак получил возможность вести детальную ориентировку.

Минут через тридцать он заметил впереди по курсу периодические белые вспышки. Пролетели еще немного. Сомнений не было – это аэродром «Три дуба». Мучительно долгое снижение по спирали, наконец планирование и – посадка. Отрулили по миганиям фонарика в сторону, остановились. Моторы работали на малом газу, так было приказано еще на постановке задачи.

– Василий, выключи свет, – приказал Безбоков, пристально всматриваясь в боковое окно. – Кто-то бежит к самолету. Точно! И с оружием!

Спустились на землю и попали в объятия встречающих. Один из них, в кожаном пальто, наскочил на штурмана Н.И.Ходака, чуть не сбив с ног, притянул к себе и поцеловал прямо в губы. «Баба!» – пронеслось в голове. Но не успел штурман опомниться, как дивчина, взвизгивая от радости, уже тискала радиста Павла Никитина.

Неизвестно сколько бы продолжались эти объятия и раздача поцелуев, но чей-то властный голос заставил людей опомниться:

– Быстро разгружать самолет!

Как только салон Ли-2 опустел, не теряя ни минуты, порулили на старт. Безбоков поставил машину строго на север, вывел моторы на полную мощность, отпустил тормоза. Набрал по спирали 1500 метров, взяли курс

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1069, л. 56.

<sup>2</sup> Кузнецов успел раскрыть свой парашют, приземлился, воевал с кавалеристами и позже вернулся в полк.

на Львов. Заместитель командира эскадрильи Владимир Михайлович Безбоков выполнил очередное боевое задание. Выполнил, как и прежде 250, добросовестно, с душой, преодолевая трудности. И не знал летчик, что через 45 дней командир авиаполка Борис Езерский, также с душой и любовью, в графе наградного листа «к какой награде представляется» напишет: «К званию Героя Советского Союза».

Когда пишешь о человеке, тем более о Герое Советского Союза, всегда хочется выделить из его биографии что-то особенное, характерное только для него. Есть это особенное в боевой биографии и Владимира Безбокова.

За годы Великой Отечественной войны 267 лётчиков и штурманов авиации дальнего действия стали Героями Советского Союза. Начинали войну они в разном возрасте, одним было под сорок, а другим и двадцати не исполнилось. Самым молодым из всех Героев АДД является Безбоков: ровно за неделю до начала войны ему исполнилось девятнадцать лет.

Между последним учебным в Саратовской авиашколе и первым боевым в составе 7-го тбап у летчика Безбокова не было других полётов. Из учебного неба он ушел в небо войны. Как у любого боевого лётчика у Владимира Михайловича есть наиболее запомнившиеся вылеты. Тогда, в далекие и трудные осенне-зимние месяцы 1941-го года, они ударили в сердце, а память хранила до конца жизни.

Их было шестнадцать, шестнадцать дневных вылетов в окружённый Ленинград. Взлетали из-под Череповца, а сажали свои ТБ-3 прямо в городе, на аэродроме, который авиаторы окрестили «Гражданка». Это рядом с сельскохозяйственным институтом, у конечной остановки трамвая № 22.

Лётчики полка хорошо запомнили слова члена Военного совета Ленинградского фронта А.А.Жданова: «Товарищи военные лётчики, смертность женщин и детей в Ленинграде с каждым днём увеличивается. Нужна ваша помощь!» И они летали каждый день и в любую погоду. В Ленинград везли в основном продовольствие. Понимая, что в городе дорог каждый килограмм, лётчики растаривали продукты и не брали в полёт даже такую личную необходимость, как парашют. Обратными рейсами увозили женщин и детей. Чтобы согреть плохо одетую детвору, стелили в самолёте моторные чехлы. А еще вывозили коммулятивные снаряды для 76-миллиметровых пушек, производство которых было налажено ленинградцами.

Специфика боевой работы лётчиков АДД, в отличие от других родов авиации, редко позволяла спасать попавших в беду боевых товарищей. Во всей истории авиации дальнего действия таких случаев несколько. Один из них на счету Владимира Михайловича.

Это случилось в ночь на 17 июля 1943 года. К этому времени Безбоков стал уже опытным лётчиком. Командование авиаполка поручало ему ответственные задания, среди них – освещение цели. Вот и в эту ночь за несколько минут до старта основной группы бомбардировщиков Безбоков поднял свою машину, груженную светящимися бомбами, и взял курс в район Изюма. Задача: осветить в овраге между поселками Шевченко и Колесово опорные пункты противника, обеспечив экипажам прицельное бомбометание.

Штурман Игорь Ксенофонтов вывел самолет на цель, сбросил САБы. Яркая вспышка выхватила из темноты оборонительные сооружения врага. Задание авиаполк выполнил весьма успешно. Бомбардировщики легли на обратный курс.

И вот когда пылавший объект уже был далеко позади, в тёмном небе, слева по полету самолёта Безбокова, вспыхнул огонек. Что это? Всмотрелись и определили, что горит ТБ-3. Лётчик бросил быстрый взгляд на высотомер – там 1200 метров. Тем временем огонь переметнулся с плоскости горящей машины к фюзеляжу, затем к кабине. В свете пламени промелькнуло несколько фигурок. Горящий самолёт круто пошёл к земле. В небе вновь стало темно. Только в глазах продолжало стоять яркое рыжее пятно.

О том, как поступить, Безбоков не думал, ведь там восемь членов экипажа. Руки сами отдали штурвал, и машина стала терять высоту.

– Командир, бери на горящий на земле самолет! – подсказал штурман. Лётчик снизился, осветил фарами местность, увидел ровное поле. Сделав круг, убрал газ, выпустил щитки, закрылки, шасси. Пробежав сотню метров, машина остановилась. В кабине запахло кукурузой. Через несколько минут к бомбардировщику подошли члены сбитого экипажа во главе с командиром Ю.А.Волковым. Не теряя времени, лётчик дал газ, отпустил тормоза. Натужно ревя моторами, Ли-2 побежал по проторенной при посадке в кукурузном поле дорожке, грузно оторвался от земли, взял курс на Мичуринск. За спасение экипажа бомбардировщика А.Е.Голованов наградил командира корабля В.М.Безбокова орденом Красного Знамени.

Успешно справились с заданием по доставке грузов в Словакию в эту ночь и другие экипажи, летавшие на «Три дуба». Настоящее мастерство и упорство в розыске цели проявил командир эскадрильи 7-го авиаполка Ф.Ф.Рязанов.

К району цели летели по расчёту времени, затем настроились на приводную и дальше пошли по её сигналам. В облачности появились окна. Штурман А.А.Андреев, получив возможность сверять свои действия с наземными ориентирами, стал чаще посматривать за борт самолёта. Вскоре показались огни аэродрома. Штурман достал ракетницу, высунул её в форточку, спустил курок.

– Земля, мы дали ракету, видите её? – спросил по микрофону Рязанов.

– Ракету видим, идите этим курсом.

Огни аэродрома росли и ширились, уже хорошо видно, как кто-то там, внизу, выбросив вперёд два пучка света, заходит на посадку.

- Командир, мы над точкой!
- Я – «первый», прошу посадку!
- Снижайтесь над нами, даю опознавательную ракету!

С потерей высоты прошли чуть дальше на юг, развернулись, с тем же углом снижения взяли направление на север, снова развернулись. Чем ниже опускалась машина, тем темнее становилось пространство вокруг самолёта. Это горы, оказавшись выше бомбардировщика, своей тёмной массой ограничивали обзор. Только на севере и юге было чуть посветлее.

- Единица, снижаетесь правильно, включаю старт!

Ну вот, самое трудное позади, осталась ерунда – посадка.

Также настойчиво выполнял задание экипаж командира корабля этого же авиаполка В.Н.Герасимова. Штурман Д.В.Малый как уткнулся в свои расчёты, так и не поднимал головы до основной команды: «Можно снижаться!».

Безупречно вывел свой самолёт на аэродром «Три дуба» штурман Александр Тимохин. Ему еще не исполнилось и двадцати двух лет, воевал год с небольшим, но среди пятидесяти боевых вылетов не было ни одного невыполненного. Справился он с самолётовождением и в свой первый вылет в Словакию. Упорство проявил экипаж 336-го авиаполка командира корабля А.А.Кашьяна (штурман Н.Ф.Бугаев).

В эту ночь на воздушной трассе СССР – Словакия произошёл первый воздушный бой. Немецкий истребитель навязал его экипажу И.Ф.Иванова (7-й авиаполк). Встреча произошла в районе Попрада, на пути к цели, в то время, когда летели над облачностью. Истребитель зашёл снизу, сзади и с дистанции 400 – 500 метров открыл огонь. Радист Е.С.Асенков и стрелок А.Х.Фадеев атаку истребителя прозевали.

Удар был метким. Иван Фёдорович Иванов получил лёгкое ранение ступни левой ноги, осколками побил бортовую доску, повредило щитки, правый мотор. Лётчик Николай Хроновский перехватил управление самолётом и увёл его в облака, благо до них было несколько сот метров. Штурман И.Ф.Беленко оказал помощь командиру, восстановил ориентировку и дал курс домой. Идти на «Три дуба» на повреждённом самолёте и с раненым командиром корабля было безумием. Посадили Ли-2 на свой аэродром благополучно.

Не выполнил задание еще один экипаж. На пути к цели на самолете М.Л.Фоменко (7-й авиаполк) началась тряска левого мотора, пришлось возвращаться. И ещё один экипаж вернулся с грузом – командира корабля М.Л.Волошина. Штурман М.П.Орлов вывел Ли-2 на «Три дуба» в 23 часа 45 минут. Снизились до 600 метров, обнаружили четырёхугольник, но посадочного «Т» аэродром не зажгёт. Лётчики производить посадку не решились.

Таким образом, на аэродроме «Три дуба» побывало восемь самолётов, они доставили пять человек и 13 тонн груза<sup>1</sup>.

Перебазирование 1-го чиап в основном было завершено. Экипажи авиакорпуса перебросили: штаб авиаполка, технический персонал, личный состав БАО, 60 тонн авиабензина, 4 тонны авиамасла, 400 кг средств связи, 24 тонны патронов для бортового оружия, одну тонну запасных частей для самолётов Ла-5<sup>2</sup>.

Всего в эту ночь два авиакорпуса авиации дальнего действия доставили в Словакию пять пассажиров и 31.84 тонны различных военных грузов.

Два экипажа 5-го авиакорпуса выполнили специальное задание РО 1-го Украинского фронта. Один Ли-2 в 23.55 с четырёхсот метров сбросил 520 кг груза на точку в районе Руска Воля (40 км северо-западнее Прешова) и в 01.10 с трёхсот метров в районе Гробков (20 юго-восточнее Прешова) двух парашютистов<sup>3</sup>. Ни состава экипажа, ни имен разведчиков установить не представляется возможным.

Так я написал восемь лет назад. После этого мне удалось поработать в архиве ГРУ. Теперь я могу рассказать о том, какой экипаж отвёз этих пассажиров, кто они, какое задание имели и как его выполнили.

Обычно разведотделы фронтов не фиксировали в своих документах фамилии лётчиков. Однако в оперативном деле резидентуры «Бром» они зафиксированы. Это командир корабля 1-го авиаполка Ю.М.Яблоков и его штурман К.П.Севастьянов.

На борт их самолёта Ли-2 в Львове поднялись двое – мужчина и женщина. Скорее, парень и девушка, ведь им ещё не было и двадцати.

Параска Владислав Микулаш («Пего»). Чех, уроженец города Брно. В 1939 году угнан в Германию, где работал в качестве переводчика в городах Любек, Гамбург, Киль. В феврале 1944 призван в немецкую армию в качестве шофёра. Через полгода пленён. Хорошо владел чешским, польским и немецким. Ещё одной сильной стороной резидента было знание города Прешов. Здесь находились его дядя и крёстная мать. Помимо этого осталось много знакомых. С некоторыми он даже переписывался, будучи в немецкой армии.

Радистка Надежда Ивановна Богацкая («Таня»), украинка. Родилась в Шайгородском районе Винницкой области. До начала войны успела закончить восемь классов. Член ВЛКСМ. В армии с 1943 года. Обучалась на курсах радистов в Горьком.

Разведотдел 1-го Украинского фронта поставил перед разведчиками следующие задачи. Установить дислокацию войск и состояние гарнизона в городе Прешове. Вести систематическое наблюдение за перевозкой

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1168, л. 208.

<sup>2</sup> *Штефански Вацлав*. Военно-политическая деятельность КПС в период подготовки и проведения Словацкого национального восстания. Докторская диссертация. – С 260.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 963, л. 27.



войск и техники по железным дорогам на участках Прешов – Бардева, Прешов – Кошице, Прешов – Новы-Сонч. Держать под контролем перевозку по шоссе на дорогах на участках Прешов – Горлице, Прешов – Вранов, Прешов – Кошице, Прешов – Попрад. При этом особое внимание обращать на танковые части. Вскрыть характер обороны противника по рубежу река Сенча на участке Прешов – Бардева и река Торыса на участке Липляны – Прешов.

Что и говорить, задание для двоих весьма сложное и объёмное. Десантировались в район, предусмотренный заданием. Отклонений экипаж не допустил, а вот само приземление для радистки закончилось неудачно – она повредила ногу. Тем не менее, припрятав парашюты, двинулись в город. Микулашу удалось уговорить своего знакомого Шуркало приютить радистку на несколько дней в своём доме. Сам же он начал решать проблему прописки в Прешове. Однако добыть необходимые документы ему не удалось, а в гестапо парню предложили покинуть город в течение двух часов.

21 сентября резидент и радистка ушли в деревню Кисьяк, в которой находился дядя Микулаша Терещак. Однако в населённом пункте почти в каждом доме проживали немцы. Пришлось уходить в лес. 22 сентября обосновались в пятнадцати километрах от села. На следующий день «Пего» направился за продуктами. Вернувшись на базу, радистку на месте не застал. Не было рации, вещей, денег и оружия. От местных жителей удалось выяснить, что накануне партизаны убили немецкого инженера, гестаповца и жандармы устроили облаву. Резидент предположил, что радистка попала в плен. Микулаш решил выходить из тыла. 20 ноября он пересёк линию фронта и явился в РО. На основе его показаний руководство разведотдела пришло к выводу, что резидент виновен в провале операции и неоправданной потере радистки. Параска Владислав Микулаш был направлен в Ченстохов в лагерь военнопленных<sup>1</sup>.

Второй экипаж от 111-го авиаполка совершил полет в район Праги. Полк начал формироваться в ноябре 1943 года как специальная часть ночных охотников-блокировщиков. К боевой работе на самолетах А-20 приступил 1 июля 1944 года, но особой активностью она не отличалась, лишь некоторые экипажи получали одиночные задания. Одним из них и был полет командира корабля Д.Д.Евсеевко в район Бороун (20 км юго-западнее Праги) с двумя разведчиками на борту. Кроме него в экипаж входили штурман И.Г.Иванов, летчик А.А.Здоровнев, радист Б.А.Чудаков, стрелки И.А.Зарезаев и С.В. Гарнушкин.

В районе двадцати двух часов к самолету подвезли двух мужчин. Евсеевко устроил их в переднюю кабину. Сложность задания заключалась в том, что, как сказал представитель разведотдела, полет должен быть слепым, то есть условленных сигналов на точке сброса не будет. Так что штурману Иванову предстояла серьезная работа.

Взлетели по зеленой ракете. Полет протекал при ясной погоде и хорошей видимости. Ломаным маршрутом, обходя крупные населенные пункты, через три часа добрались до освещённой Праги. Оставив город справа по борту, повернули на юг и пошли на снижение. В семи километрах северо-восточнее Бороуна в 02.05 пассажиры покинули самолет.

Проследив в пологом вираже раскрытие их парашютов и приземление, Евсеевко взял курс домой. Через 6 часов 15 минут после взлета приземлились на львовском аэродроме. Представитель РО фронта, получивший к этому времени от разведчиков радиодонесение о благополучном приземлении, поблагодарил экипаж за четкую работу. Фамилии разведчиков, их задание и результаты его выполнения остались неизвестными.

## **9. Бригада задерживается вновь**

В ночь на 22 сентября на Словакию вновь работали оба соединения АДД, правда, с минимальным привлечением экипажей. Причины разные: для 4-го авиакорпуса – это ограниченное наличие на аэродроме Калиновка заправочных средств, для 5-го – неподготовленность чехословацкой бригады к переброске.

В район Брезно готовилось четыре Б-25 от 335-го и десять от 14-го авиаполков. Командир последнего решил выполнять задачу двумя эскадрильями – первой и второй. Их комэсок – И.Л.Сенагина и А.А.Агибалова – он назначил лидерами.

Лидер – это тот, кто прокладывает путь остальным. Лидерство доверяют лучшим. Таким к этому времени и был в авиаполку экипаж Ивана Леонтьевича Сенагина. Именно к этому времени. Скажем, пару лет назад такое ответственное задание экипажу вряд ли доверили бы. Тогда их лидировал кто-то другой, они к такой роли были просто не подготовлены.

Взять хотя бы первый боевой вылет. Уж кто-кто, а штурман Александр Захарович Носовец запомнил его на всю жизнь. Бомбардировочное задание они выполнили успешно, хотя над целью и попали в настоящее пекло, которое устроила им зенитная артиллерия. Отсюда, вероятно, всё и пошло. После бомбардирования в спешке вместо правого разворота сделали левый. Над линией фронта попали под обстрел, и Сенагин вынужден был применять противозенитный манёвр. После такого «головокружения» вышли из облаков и... не смогли опознать местность. Населённый пункт, который попался на пути, на Малоярославец не походил. Внимательно присмотревшись к нему, Носовец уверенно сказал:

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9531, д. 5, л. 345.

– Это Калуга!

– Да это Серпухов! – не менее категорично заявил правый летчик Тимченко.

В общем, экипаж потерял ориентировку. Сели на чужой аэродром. Носовец оказался прав – это была Калуга. Взлетели и уже без помех добрались домой. Штурман полка Тихон Дмитриевич Малышев отстранил Носовца от полётов. Было заседание комсомольского бюро, беседы с парторгом, были долгие часы переживаний и раздумий. Может, и сработала крутость Малышева, но подобного в боевой биографии Носовца больше не повторилось.

Совершая штурманское дело, он очень быстро смыл «позорное пятно» потери ориентировки, и от полёта к полёту зарабатывал себе имя. С успехами штурмана повышалась и степень важности боевых заданий.

Вскоре Александра Носовца приняли кандидатом в члены ВКП (б). О том, как стал членом партии – разговор особый. В ночь на 22 августа 1943 года при нанесении бомбардировочного удара по Беззаботинской группировке врага, которая варварски обстреливала Ленинград, экипажу Сенагина доверили лидировать авиаполк. Полёт был трудным по всем параметрам авиационного дела военного времени – сложная метеоситуация, сильная ПВО над целью и длительность полёта. Но главная трудность состояла в том, что цель была точечной, и немцы маскировали ее тщательнейшим образом. Многие зависели и от экипажа-лидера, от штурмана этого экипажа. Александр Носовец справился с этой задачей превосходно.

После изнурительного полёта наконец-то сели на своем родном аэродроме Остафьево. Их встретил техник Ермановский и недавно пришедший в экипаж механик Коров. Сделав несколько замечаний по работе материальной части в полёте, побрели на командный пункт авиаполка. Переступив порог помещения, удивились: из-за стола, покрытого красной скатертью, поднялся начальник политотдела Петр Дмитриевич Резцов. На КП воцарилась тишина.

– Только что мы получили сведения о том, что ваш полк и все наше соединение отлично выполнили бомбардировочный удар. Это прежде всего заслуга лидера. Командир дивизии объявил всему составу экипажа благодарность. На это задание штурман Александр Носовец улетел кандидатом в члены ВКП (б). Пока он был в воздухе, политический отдел принял решение принять товарища Носовца в члены партии. Разрешите, товарищи, вручить ему партийный билет и пожелать дальнейших успехов в боевой работе!

В наградном листе на звание Героя Советского Союза летчика Сенагина есть интересная фраза: «В разведывательном управлении Генерального штаба Красной Армии хорошо известно имя лётчика Сенагина и его штурмана Носовца». И точно: для выполнения заданий этого ведомства заявка часто поступала на имя Сенагина.

Экипаж стал привлекаться к выполнению спецзаданий с осени 1943 года. Штурман прокладывал маршруты в Белоруссию, Румынию, Польшу, Венгрию. Большой практикой стали полеты в Югославию. Со вчерашнего дня география расширилась – Носовец и Сенагин записали в своих лётных книжках данные первого полёта в Словакию. И вот второй.

Уходили первыми. Носовцу всегда нравилось, как Сенагин взлетает, и он старался не пропустить эти волнующие минуты. Вот и сейчас, не забываясь в свою «нору», он стоял за спиной лётчика и ждал.

Сенагин вывел машину на исполнительный, закрепил её тормозами, запросил разрешение на взлёт. Получив, стал плавно выводить сектора газа вперёд. Вот моторы уже режут на предельной мощности, самолёт дрожит, словно в лихорадке, а лётчик всё держит его на тормозах, собирая, словно в кулак, последние недостающие лошадиные силы. Наконец, когда накопившаяся мощь уже была готова, казалось, взломать тормозное сопротивление, Сенагин вначале плавно, а затем резко освободил машину от сил сдерживания, и она рванулась вперёд. Разбег был коротким и стремительным. Самолёт уверенно оторвался от земли и устойчиво пошёл в высоту.

Носовец видел и понимал, как любит летать его командир, какое чувство радости он испытывает от каждого полёта. И он часто думал, что Сенагин в своей профессии мог бы достичь ещё больших вершин, если бы привязанность к «Бахусу» была чуть-чуть поменьше.

Погода по маршруту что надо. До Тарнополя ясно, затем появились перистые облака, которые за линией фронта дошли до шестибалльного уплотнения. Это хорошо на тот случай, если произойдет нежеланная встреча с истребителем. Правда, севернее маршрута обозначилась фронтальная гроза, но она далеко. После пункта Лиско облачность вновь стала редеть, вскоре и она осталась за кормой самолёта.

– Матвеев, как там дела?

– Не спим, командир!

Хотя Александр Матвеев завалил уже три «мессера», Сенагин часто лишал его наркомовской нормы за «необнаружение», даже тогда, когда за весь полёт не было и признаков появления истребителей противника. Делалось это больше в шутку, чем всерьёз, но постоянно держало стрелка в напряжении.

До Брезно добрались без происшествий. Район сброса открыт, но на юго-западе гуляла гроза. Чувствовалось, что в скором времени она накроет и цель. Снизив самолёт до высоты сброса, Сенагин передал управление правому лётчику Константину Конову. Повихляв немного из стороны в сторону, он, после окрика штурмана, быстро укротил машину и завёл её для сброса. Восьмёрка парашютов повисла над Брезно. Штурман засёк время. Было 23.30. Радист Сергей Анохин склонился у рации. Задание выполнено.

На обратном маршруте, когда Б-25 весело бежал под звездами, в кабине лётчиков появился штурман.

– Ты знаешь, Иван, всё Генка из головы не выходит, как он там?

– Ты же скоро будешь в Москве, вот и узнаешь.

– Так-то оно так, а вдруг моя поездка сорвется?

Сенагин – молчун. Разговорить его не может даже спиртное. Видя, что разговор не получился, штурман уполз к себе, проверил курс и в мыслях вновь вернулся к не поддержанному командиром разговору.

Генка Пчелов, двенадцатилетний мальчишка, брат командира корабля Николая Николаевича Пчелова. Когда стало известно, что их родители погибли, Николай взял мальчика к себе в полк. По ходатайству замполита М.Д. Картавцева его усыновили. Парню срочно сшили форму, устроили в столовую разнорабочим. И вот беда – в ночь на 8 августа Николай Пчелов не вернулся с боевого задания. Генка совсем осиротел...

Не знал Иван Сенагин, что это его один из последних полётов на боевое задание. Вскоре он убыл в московский госпиталь для лечения, убыл с исключением из списков части. Не знал он и того, что через две недели командир авиаполка Зенков подпишет ему, как, между прочим, и Носовцу, наградной лист на звание Героя Советского Союза. На чашу весов, которая потянула эту высокую награду, были брошены и эти две маленькие гирьки – два полёта в Словакию.

Над целью совсем молодой, только-только оперившийся экипаж командира корабля Мухарама Гумеровича Хасанова. Всем по двадцати одному году. Всего две недели назад Хасанов совершил свой первый самостоятельный вылет, пролетав долгое время месяца правком у Ивана Константинова.

В минувшую ночь над Брезно они уже побывали. Ребята старались в меру сил и возможностей. Оба задания выполнили весьма успешно.

Второй раз привели свой бомбардировщик в Словакию и члены экипажа командира корабля Г.И.Смирнова. Георгий Смирнов – командир звена, опытный, боевой лётчик. Высокий, поджарый, аккуратный во всём и общительный. Но горяч, особенно в полёте. Пламя его горячности обычно гасил штурман Павел Антонович Чижевский – спокойный и выдержанный в любых условиях жизни.

Зашли на цель, все в напряжении, ждут, когда штурман сбросит мешки. И вдруг:

– Командир, давай еще разок, чтобы точнее!

– Ты что, Пашка, это ж не бомбы, соберут. Бросай!

– Ты посмотри, как кучно лежит в квадрате груз, вон видишь – штук двадцать. И я хочу также уложить свой!

– Не дури, бросай!

– А теперь совсем поздно, пока мы с тобой переговаривались, цель ушла.

Делать нечего. Чертыхаясь, Смирнов заложил машине крутой вираж. После сброса стрелок Владимир Архипов, явно поддерживая штурмана, доложил:

– Сброс на пятерку!

Ему подыграл радист Борис Погорелов:

– Прямо в центр квадрата!

Командир не растерялся:

– Вот и отдадите штурману в качестве поощрения свои законные!

Все десять экипажей 14-го авиаполка, прилетевшие в эту ночь в район Брезно, задание выполнили. Работали они над точкой компактно, всего тридцать минут, сбросив с высоты 400 метров 80 ПДМ общим весом 101000 кг.

Это был второй и последний прилёт авиаполка в Словакию. Этим вылетом также завершилась работа по оказанию помощи Словацкому национальному восстанию всей 5-й авиадивизии. Начальник оперативного отдела соединения И.И.Миронов отправил в корпус последнее боевое донесение по Словакии.

От 335-го авиаполка на словацкую трассу стало четыре самолета. Впереди шёл экипаж командира корабля А.И.Мельникова. До Винницы набрали 3000 метров, над Проскуровым повернули чуть влево и пошли на Самбор. Миновали линию фронта. Вот и река Попрад. Ее-то с нетерпением и ожидал штурман Л.Н.Туйгунов – здесь надо менять курс на 240 градусов и входить в долину. Леонид Наумович вспоминал:

«Чем ближе подходили к долине, тем зловеще надвигались на нас высокие нагромождения гор, которые казались совсем рядом, так как ночью весьма трудно визуальным способом определить расстояние... Лететь в горах ночью – хуже среднего, нервы напряжены до предела. Только успели пролететь мимо вершины, вдруг как из-под земли вырастают темно-чёрные каменные Малые Татры, хотя они и ниже Западных, но такие же опасные. Холодок прошёл по спине, когда взглянул на часы, которые показывали время начала снижения, а в долине сильная дымка и облачность до четырёх баллов. Вдруг совсем близко, почти на нашей высоте, слева и сзади включил фары рядом летящий самолёт. Как-то стало не по себе».

Вести визуальную ориентировку сильно мешала дымка, и штурман, не отрываясь, всё время всматривался в еле уловимые очертания земли. От напряжения глаза туманились слезой, приходилось их протирать пальцами правой руки и вновь смотреть и смотреть. Но вот наконец мелькнуло то, чего так ожидал Леонид Туйгунов – характерный изгиб реки Попрад. Ее серо-свинцовый цвет всё-таки пробился через толщу влажного воздуха долины. Но река вдруг исчезла из поля зрения. Штурман понимал, что это горы стискивают ее настолько, что она не просматривается с высоты полёта.

Нет, эту ленточку надо искать, она приведет к городу Попрад. Посмотрел вперед – глазу не за что зацепиться. Прильнул к стеклу – слева мешают отблески от звёзд на остеклении кабины. А что, если накрыться картой? Получилось – различать ориентиры стало легче. Но вскоре под «шатром» от дыхания стали запотевать стёкла кабины. И всё же несколько раз штурману удалось «поймать» тоненькую серебристую змейку. Самолёт шёл верным курсом. Об этом вскоре просигналил и город Попрад.

– Командир, можно снижаться, курс 235!

– Снижаюсь, курс 235!

По мере потери высоты каменный коридор становился всё уже и уже, а гребни гор поднимались всё выше и выше. Дымка уплотнилась, видимость ухудшилась. В холодной кабине самолёта стало жарко. Впереди, чуть левее, показались тёмные скалы, они быстро приближались. Нет, на них лучше не смотреть! Штурман перевёл взгляд ниже. Надо найти Грон. С большим трудом это удалось сделать.

– Командир, цепляйся за Грон!

– Хорошо, Леша!

– Командир, сзади кто-то светит фарами! – доложил стрелок.

– Это, вероятно, за нами идёт Рабинович, смотри в оба!

Жутко стало от этого сообщения стрелка: кто-то недавно маячил впереди, обозначая себя бортовыми огнями, а вот теперь поджигает сзади. Если что, беды не миновать, ведь узкое пространство ущелья не оставляет простора для манёвра.

До точки сброса оставались считанные минуты, и штурман переключил всё своё внимание на поиск наземного сигнала. Глаза шарили по земле, но заветных огоньков всё не было. И вновь слово Туйгунову:

«На корабле была полная тишина и шла напряжённая работа по отысканию цели и наблюдению за воздушной обстановкой. Даже секундная стрелка стала идти медленнее. Вдруг совсем внезапно показался характерный изгиб более светлого тона, а рядом открылась площадка с группой тусклых огней. Не успел подумать: «Не враг ли это приманивает нас?» – как всё тело покрылось испариной. Пот заливал глаза и мешал хорошо рассмотреть близлежащие ориентиры. Рубаха прилипла к телу, а в глазах от напряжения появилась резь. Но фактическое время совпадало с расчётным, ориентиры в районе цели такие, как нам нужны, значит это сигнал наших друзей».

– Командир, впереди цель, доверни левее на пятнадцать!

– Доворачиваю, огни вижу, работай!

Туйгунов дал белую ракету, земля ответила двумя такого же цвета. Всё в порядке. Рукоятку открытия бомболоука вперёд до упора, нажатие на кнопку.

– Мешки сбросил, разворот влево, курс пятьдесят!

– Экипаж, произвожу разворот на пятьдесят градусов, набираю высоту!

Через несколько минут последовал доклад радиста Алексея Терехова о том, что груз приземлился с перелетом метров на 50 – 100 от костров. Напряжение в экипаже стало спадать.

– Радист, передай: задание выполнено, следуем по маршруту домой.

И снова на корабле тишина. Её нарушил доклад Терехова:

– Командир, о выполнении задания передал, погода в районе аэродрома согласно прогнозу.

Основное дело сделано, задание, в этом не было сомнения, выполнено успешно. Штурман сообщил расчётное время прибытия домой и... полез за гитарой. Уселся поудобнее, взял первые аккорды. По СПУ зазвучал его голос: «Антонеску – чёрт горбатый, захотел отнять Карпаты...». Песню подхватили другие члены экипажа, затем перешли на частушки, текст которых с крутыми выражениями не для глаз читателя. Нервное напряжение окончательно покинуло борт самолёта.

Мой рассказ о полёте экипажа Мельникова завершат воспоминания штурмана: «При подходе к аэродрому командир пересел на правое сиденье, а мне позволил пилотировать корабль. Правый лётчик стал в моей кабине штурманить. Зашёл на посадку и посадил самолёт удовлетворительно... Вылеты к чехословацким друзьям были непохожи друг на друга, часто создавались непредвиденные ситуации в полёте, и каждый раз приходилось не только переживать, но и крепко потеть... А моя гитара совершила около сотни боевых вылетов. Но до конца войны она недотянула, сгорела вместе с самолётом».

В эту ночь впервые получил задание в Словакию экипаж 335-го авиаполка А.М.Зайцева.

...Интересна авиационная и боевая биография штурмана Александра Яковлевича Джикия. Прежде чем стать штурманом, он, закончив московский аэроклуб, приобрёл специальность пилота. Первые месяцы войны провёл во фронтовом небе, летая штурманом на СБ. С октября 1941 года пошли перезды, переучивания, запасные полки. Лишь в январе 1943 года, в составе 449-го бап, он вновь попал на войну, правда, всего лишь на один боевой вылет. После бомбардирования скопления немецких войск в районе Миллерово его «Бостон-3» подбили. До аэродрома тянули на одном моторе, а когда уже готовились к посадке, отказал и он. Выполняя команду на покидание, Джикия перевалился через борт, отделился от самолёта и... чем-то зацепился за выпущенное переднее колесо. Сколько его тащила падающая машина, сказать трудно, сам он отцепился или помогли ему какие-то другие силы, сказать ещё труднее. Как бы там ни было, но с самолётом он, в конце концов, расстался, дернул за кольцо, но парашют не раскрылся.

Падая бомбой на лес и прощаясь с жизнью, Джикия зажмурил глаза, закрыл руками лицо. Треск ломаемых голых веток сменился тишиной. «Конец! – пронеслось в голове. – Но почему не больно?» Штурман открыл глаза и вскрикнул: «Ва-й!»

Джикия висел в горизонтальном положении, зацепившись лямками парашюта за сук дерева. Внизу, в нескольких метрах, лежал не тронутый ни человеком, ни зверьём пушистый снег.

Проститься с жизнью и вернуться к ней в считанные секунды – это слишком, это нервное потрясение. Пережил его Александр Яковлевич не на больничной койке, не сидя под сосной, а в подвешенном состоянии, которое продолжалось несколько часов. В течение этого времени радость спасения постепенно сменилась горечью безысходного положения. Сук, спасший ему жизнь, прочно держал Джикию над землей. Все попытки сняться с «якоря» не приводили к успеху. Ныла шея, под одежду пробирался холод, туманились глаза, мутилось сознание. А тут еще подошло время естественным потребностям. Положение – хуже не придумаешь, словно карась на крючке. Были минуты отчаяния, когда рука тянулась к пистолету.

Трудно сказать, чем бы всё закончилось, если б не дети, на глазах у которых произошла катастрофа. Они-то и нашли вначале самолёт, а потом и штурмана. Правда, помочь они ему не смогли, но ватагой ворвались к председателю колхоза села Нижнеспасское (Рассказовский район Тамбовской области) Баранову и в несколько голосов «отстреляли» о том, что «в лесу с мешком на спине висит на сучке лётчик».

И опять пошла тыловая круговерть: госпиталь, запасной полк, переучивание. Надоело летать по кругу и в зону, махнул из Ряжска в Москву прямо к Голованову. После окончания монинских курсов Джикия в мае 1944 года прибыл в авиаполк Гордиловского. Так Александр Яковлевич в третий раз попал на войну...

Полёт в Словакию в ночь на 22 сентября был первым. В письме ко мне Джикия описал его так: «Взлетели с аэродрома Умань. Те, кто уже побывал в Словакии, ориентировали нас на гору Герлаховку, но была высокая облачность, и её мы не дождались. Поэтому мне пришлось в полной мере использовать радиосредства. Благо Изгагин – радист опытный».

После выхода расчётного времени развернулись на курс 150 градусов и пошли на Брезно. Погода начала улучшаться, появились большие куски чистого неба с луной и звёздами. Вдруг где-то справа заметил четыре огонька – это партизаны выложили четырёхугольник. Подлетая к нему, мы дали сигнал «я свой». Партизаны ответили тем же. Значит, вышли верно, внизу свои. Над кострами открыли люки, и груз отделился от самолёта. Записываю время выполнения задания, ложимся на обратный курс. Домой!»

Старался выполнить задание в эту ночь и экипаж командира корабля В.М.Рабиновича. Авиаторов подхлестывало самолюбие, они никак не могли смириться с тем, что в прошлую ночь, побывав над точкой сброса, затратив столько сил и нервов, вынуждены были вернуться с грузом. Да еще по причине, которая не то что в экипаже – в авиаполку, в авиадивизии, да что там в авиадивизии – во всей АДД встречается весьма редко. Вооруженцы разобрались, что там произошло с замком бомбодержателя, но от этого не стало легче, задание-то не выполнили! Особенно переживал Владимир Маркович Рабинович. Его лётную книжку ещё не посещала не очень-то приятная для лётчика запись – «не выполнено».

...Войну он встретил в составе гражданского воздушного флота, имея после окончания Тамбовской школы лётчиков уже пятилетний трудовой стаж. Став пилотом Особой авиагруппы при Главном управлении связи Красной Армии, Владимир Рабинович произвёл 137 боевых вылетов на передний край фронта, доставляя боеприпасы, медикаменты, срочную почту, увозя в тыл раненых. И ни одного пропуска боевого вылета, ни одного возврата!

Перебравшись в АДД, лётчик поставил перед собой цель: серию выполненных заданий не прерывать. Первый боевой вылет в ночь на 8 октября 1943 года в составе 15-го авиаполка прошёл весьма удачно – шесть прямых попаданий в объекты железнодорожной станции Житомир.

Осень и зима по погодным условиям были мерзкими, авиация дальнего действия летала нечасто. Не набравшись еще достаточного опыта, Рабинович приступил к трудным полётам на Хельсинки.

В одном из трёх вылетов на столицу Финляндии, пробиваясь сквозь сплошную облачность вверх, лётчик прижал к груди штурвал и с нетерпением ожидал окончания набора высоты. Чистое небо, будто покрывало со звёздами, открылось как-то сразу. Не успел лётчик порадоваться приятному видению, как почувствовал тряску самолёта и дробь пулемётной очереди.

– Кошель, это ты?

– Истребитель над нами!

И точно: на подсвеченном тусклым светом луны небосклоне впереди по курсу удалялась тонкая тень истребителя. Вскоре облачность поглотила её. Не отрываясь далеко от облаков, шли прежним курсом, ожидая новых атак. Но они не последовали. Решили, что стрелок, если уж не свалил фашистского истребителя, то по крайней мере подбил.

Выполнив задание, стали уходить из зоны зенитного огня. Казалось, что всё, выскочили, но не тут-то было. Один зенитный снаряд вонзился в левую плоскость, второй повредил шасси. Это было опасно. Но за штурвалом находился лётчик с десятилетним стажем, который до самозабвения любил своё дело, постоянно стремился совершенствовать технику пилотирования. Он всегда, когда позволяли условия, тренировался в слепом полете, обдумывал каждую деталь взлёта и посадки, вносил коррективы в расчёты. Это и помогло выдержать трудное испытание при посадке на своём аэродроме. 58 полетов совершил Владимир Маркович в АДД

(в 15-м, а затем в 335-м авиаполках) весьма успешно. 59-й оказался невыполненным. И вот 60-й, в район Брезно.

Рабинович запустил моторы, порулил на старт, вывел машину на исполнительный, нажал на тормоза. Бомбардировщик, стреляя в патрубки, молотил воздух. Лётчик, ожидая разрешения на взлёт, просматривал горизонт.

Впереди висела непроницаемой стеной мгла. Рабинович знал: взлёт будет несlišком приятным – как только уйдёт из-под крыла земля, сразу воткнёшься в марево и будешь лихорадочно смотреть на приборы.

И вот разрешение на взлёт. Сектора газа вперёд. Самолёт, удерживаемый тормозами, дрожит. Ещё несколько секунд. Пора! Лётчик ослабил ноги. Машина тронулась с места и, увлекаемая силой тяги, пошла вперёд.

Уже на выравнивании исчезла поглощенная мглой земля. Вот те неприятные секунды, которые всегда так не любил командир корабля – ощущение неуверенности в горизонтальном полёте, тревожное чувство возможного крена. Нервный переброс взгляда на приборы. Их стрелки доложили: никакого крена нет. Пробили облачность. Передав управление самолёта правому лётчику, Рабинович посмотрел за борт. Внизу – ковёр облаков, вверху – россыпи звёзд.

– Штурман, как дела?

– Всё в пределах расчетов!

В наушниках – тишина. Все молчат, заняты своим делом. Командир посмотрел на приборы, затем на правого лётчика. Тот набычился, штурвал держит мёртвой хваткой. Что-то машина идет очень уж спокойно. Глянул в форточку, а там – чистый простор.

– Командир, скоро Поград.

– Хорошо!

Томительно и нудно ползут минуты второго часа полёта. Сонливость туманит голову. Вызвал корму, узнал, как у них там дела.

– Командир, можно снижаться, – доложил штурман В.Н.Евграфов.

– Наконец-то!

Через тридцать минут оказались над целью. Сделали несколько кругов. Осмотрелись. Везде горы. От ощущения их близости во рту стало сухо и горько, руки и ноги налились тяжестью, лоб покрылся испариной.

– Вижу костры!

Рабинович посмотрел вниз, там действительно горели сигнальные огни. А штурман уже дал ракету. Снижение, заход на цель. Потянуло сквозняком. Это Евграфов открыл бомболюк. Через несколько секунд самолёт легонько подпрыгнул. Это ушли шесть ПДМ. Кружась, начали набирать высоту.

Возвращения группы кораблей в 335-м авиаполку ожидали особенно. Этому была причина: в ночь на 22 сентября Виктор Иванович Адясов совершил свой 200-й боевой вылет. Подготовкой торжественного мероприятия занимались двое – замполит М.Л. Пашкевич и начштаба А.И.Бажанов.

Александр Иосифович в таких делах был мастак. Штурман по профессии, он ещё закончил и авиационный факультет военно-политической академии имени В.И.Ленина. До авиаполка поработал в оперативном отделе штаба авиакорпуса. Вот с таким политико-оперативно-штурманским багажом он возглавил штабную работу. Не всё у него получалось, но он учился, не стеснялся спросить у старших о том, в чём чувствовал слабину. Среднего роста, подвижный, он всегда находился среди людей. Умел не только спрашивать, но и воспитывать. В его хлопотном штабном деле помощь, особенно по части подготовки торжественных мероприятий, оказывала, как женорг, супруга – Надежда Ивановна. И сегодня, когда в полку было такое событие, они оба не остались в стороне. Экипаж виновника торжества прямо на аэродроме приветствовал командир авиаполка Виталий Гордиловский. В столовой Адясова и его боевых товарищей – штурмана Семёна Егоровича Борисова, лётчика Петра Дмитриевича Данилова, радиста Евдокима Яковлевича Дорошенко, стрелка Александра Максимовича Криневского встретили цветами и плакатами. Кроме командования авиадивизии и авиаполка, на торжественном ужине присутствовали и все те, кто только что побывал над горами Словакии. После третьей рюмки, которая была уже поверх законной наркомовской нормы, Леонид Туйгунов взял в руки гитару, перебрал пальцами струны.

– Эх, Юрку Филимонова сейчас сюда бы! Юбиляр, заказывай!

Адясов, сам хорошо игравший на трубе и кларнете, любил песню. У него в экипаже долгое время правым летал Г.Ф.Ситяев, бывший тракторист. На гармошке «жарил» – только так. Частенько, когда выдавалась возможность, стихийно сколачивался оркестр – Адясов, Ситяев, Туйгунов и Филимонов. В общегитии становилось тесно от людей, музыки и песен.

– Давай про землянку!

– Только вполголоса, – предупредил Гордиловский. Туйгунов взял первый аккорд.

Четырнадцать кораблей 4-го авиакорпуса доставили в район Брезно 104 ПДМ, общий вес груза составил 12,74 тонны<sup>1</sup>.

Работу АДД на новую точку в Словакии отразил в депеше Ингру Пика:

«...Оружие сбрасывается на новое место примерно в шести километрах южнее Брезно. Это оружие – по заявкам Голиана, который им распоряжается. Два полета осуществлены без помех (в ночь на 21 и 22 сентяб-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1069, л. 61.

ря). Пусть поддерживает постоянную связь с этим местом и подтверждает приём. Пусть сообщит простые световые сигналы на 23 сентября и последующие дни (на аэродроме у Брезно)»<sup>1</sup>.

5-й авиакорпус в эту ночь готовился к переброске чехословацкой бригады. В боевом приказе командиру 53-й авиадивизии указывались все подготовительные меры по выполнению этой ответственной задачи (документ № 68).

Однако бригада к десантированию ещё не подготовилась. В связи с этим на «Три дуба» ушла только группа в десять кораблей 7-го авиаполка 54-й авиадивизии.

Все экипажи задание выполнили, доставив повстанцам 16,8 тонны грузов, в основном это были боеприпасы и бензин для самолетов 1-го чиап.

До Брезно погода была терпимой, лётчики даже наблюдали работу экипажей 4-го авиакорпуса, но затем она резко изменилась. И всего за каких-то сорок километров! Завершающий этап полёта оказался трудным. Вот как его описывает, к примеру, штурман Николай Ходак из экипажа командира корабля Владимира Безбокова:

«Опять летим на аэродром «Три дуба». С правой стороны луна хорошо освещает наш надеждый ориентир – город. Попряд, Настроились на приводную, идём точно. Но как за несколько минут изменилась картина: аэродром закрыт плотной облачностью, которая начинается на высоте 2200 метров. Как быть? На обдумывание – минута. Вернуться назад, сохранив жизнь экипажу и самолету? Но ведь такой труд вложен. Бензин нужен чешским лётчикам. «Как, Коля, пробьёмся?» – спрашивает Безбоков. «Пробьёмся!» – говорю. От приводной засекаю секундомер и по времени, а также своему верному чутью, даю команду на разворот и снижение».

Во время разгрузки к самолёту подошёл Чирсков. Безбоков спросил:

– Товарищ полковник, как вы справляетесь с взлётом?

– Хорошо, что вы меня спросили об этом. Ужас, какое это нервное занятие. Я вроде делаю всё от меня зависящее, чтобы не нарушать порядок посадки. Если его удастся выдержать, то тогда надо оперативно, используя кратковременные разрывы между посадками, выпускать самолёты. Но от меня зависит далеко не всё, главное – ваша оперативность, ваше пунктуальное выполнение всех моих команд, подаваемых через световые сигналы. И ещё: каждый командир корабля и бортовой техник, стоя в очереди к вырубиванию на взлётную полосу, должен прогреть моторы и прожечь свечи, чтобы как можно быстрее освободить место другим. Но пока больших трудностей я не испытывал, так как массового прилёта ещё не было. Вот обо всем этом я просил бы вас рассказать командиру полка, чтобы на разборе полётов или на постановке задач он довёл эти мои требования до всех лётчиков.

Проводив последний самолёт, Чирсков объехал все охранные посты аэродрома. Эту службу нёс отряд из партизанского соединения Егорова. Проверка ещё раз подвела начальника оперативной группы к выводу о том, что охрану объекта необходимо усилить.

Дело в том, что противник вот уже несколько дней кряду под вечер присылал парочку «Ю-88» поковырять поле, а где-то с 21.00 приходили одиночные самолёты и вынохивали, есть ли работа ночного старта, ведётся ли подготовка к приёму самолётов. Но не бомбардировка и обстрел аэродрома больше всего беспокоили Чирскова, он боялся худшего – десанта. Решив, что надо утром поехать в Велительство и договориться о двух пулемётных отделениях для охраны стартовой команды, он лёг спать.

В эту ночь два экипажа 1-го авиаполка Н.А.Бобков (А.И.Петров) и В.Ф.Шеметов (А.А.Урбанский) вновь взяли курс в Чехию. Им предстояло сбросить 13 человек и 1920 кг груза (боеприпасы, автоматы, тол). Это то задание НКГБ Украины, которое они не выполнили в ночь на 17 сентября.

По маршруту погода была ясной, в районе цели – два-три балла. Условленный сигнал на точке Зазрива – линия из шести костров – просматривался хорошо. Сброс произвели с 500 метров с трёх заходов. Как и в прошлый раз, у одного десантника в салоне самолёта Бобкова преждевременно раскрылся парашют. Вместе с ним и вернулись на свой аэродром. Озвучить имена двенадцати сброшенных пассажиров не удалось<sup>2</sup>.

## 10. Особо важное задание

Днём 22 сентября в Словакию готовились оба авиационных корпуса, однако надежды на то, что вылет состоится, было мало. Главная причина – непогода над Карпатами. Синоптики не ошиблись, к вечеру стало ясно, что запланированные самолёты 4-го авиакорпуса на боевое задание не уйдут. Сведения о погоде добывал экипаж 335-го авиаполка А.С.Калошина.

Командирам авиаполков и авиадивизий это было на руку, так как в соответствии с приказом командующего АДД авиакорпусу предстояло осуществить передислокацию своих частей и соединений. В этот день 5-я авиадивизия перебазировалась на аэродром Рошиори-де-Веде (Румыния, район Крайовы). В Калиновку, получив «отбой» на работу в Словакию, 23 сентября днём перелетели авиаполки соединения Кожемякина.

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 169.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф.53-й ад, оп. 1, д. 20, л. 89.

С того момента, когда Ставка приняла решение о десантной работе 5-го авиакорпуса в интересах Словакии, прошло две недели. Решая эту задачу, командование сделало уже немало: изучив обстановку и условия работы, штабы подготовили необходимые документы; была сформирована, доставлена к месту назначения и приступила к работе оперативная группа; оттренированы и начали работу отобранные экипажи; переброшен технический состав и необходимые материальные средства для работы 1-го чиап. Бесспорно, сделано много, но главная работа была ещё впереди. Время подвело 5-й авиакорпус к выполнению главного – переброске 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады.

Решением командующего 1-м Украинским фронтом она с 10 сентября была включена в качестве пехотной бригады в состав 67-го корпуса и приняла активное участие в наступательных боях на левом крыле 38-й армии. 16 сентября её командующий генерал К.С.Москаленко донёс: «Чехословацкая бригада с боями продвинулась до семи километров и овладела рубежом: Лазы (1,5 км северо-восточнее Рыманув), Гневошувка, северная окраина Сенява, северная часть Оджехова, северная окраина Воля Сенкова, Нагужаны»<sup>1</sup>.

Пять дней подряд, без отдыха десантники вели упорные бои с врагом в этом районе, освободили восемь населённых пунктов и заслужили благодарность маршала И.С.Конева.

19 сентября бригада получила приказ на перелёт в Словакию, но по просьбе её командира ей предоставили отдых и возможность привести себя в порядок. Через три дня личный состав сосредоточился на аэродроме Кросно для отлёта на родину. В этот день состоялся торжественный парад, на котором присутствовали прибывшие из Лондона члены правительственной делегации. Генерал Виест вручил отличившимся бойцам и офицерам боевые награды. План переброски бригады, утверждённый командующим 2-й воздушной армией, предусматривал:

«Задача: перебазировать чехословацкую бригаду с аэродромов Кросно и Ионици на аэродром «Три дуба». Средства переброски: до аэродромов – распоряжением штаба 1-го Украинского фронта, по воздуху – 63 Ли-2 5-го авиакорпуса АДД. Место погрузки: Кросно – 33 самолета, Ионици – 30 самолетов. Время посадки: 22 сентября 1944 года с 18.00 до 19.30. Прикрытие посадки: 5-й истребительный авиационный корпус. Организация приёма самолётов и ночного старта – распоряжением зам. командующего воздушной армией по тылу генерал-майора авиации Рябцева. Ответственные за проведение операции: за погрузку – подполковник Удальцов из штаба 1-го Украинского фронта, за организацию переброски – командир 5-го корпуса генерал Георгиев»<sup>2</sup>.

Начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В.Д.Соколовский донёс в Генеральный штаб: «2-я воздушно-десантная чехословацкая бригада будет перебросена, согласно представленному вам плану в период: 22 – 24 сентября – личный состав и вооружение; 24 – 30 сентября – материальное обеспечение и тягачи «Виллис», необходимые для артиллерии. Начало переброски в ночь на 23 сентября»<sup>3</sup>.

Несмотря на то, что бригада только что вышла из многодневных и трудных боёв, её личный состав был настроен по-боевому. Людей вдохновляла перспектива через несколько часов оказаться на родине и принять непосредственное участие в её освобождении. Вряд ли многие рядовые бойцы осознавали, что впереди трудные дни, что вместе с частями повстанческой армии и партизанами им придётся фактически без танков и тяжёлой артиллерии вести бои с хорошо вооружённым противником.

В ночь на 23 сентября на подскок Кросно перелетело 67 Ли-2. Пока шла загрузка самолётов, погода испортилась. На задание ушло только пять кораблей 54-й авидивизии и один от 1-го авиаполка братского соединения, но все они, столкнувшись с непогодой (облачность десять баллов, видимость один – два километра), вынуждены были вернуться. 90 чехословацких воинов, пробыв несколько часов в воздухе, встречу с родной землей отложили до лучших времён. Усилия сотен людей пропали даром. Загруженные самолёты пришлось разгружать.

Информация об обстановке, сложившейся в ходе предпринятой первой попытки перебросить часть чехословацкой бригады, пошла в штаб АДД и Генеральный штаб. Соколовский, в частности, доносил: «Ввиду плохой погоды в Словакии – дождь, облачность 150 метров – транспортировка 2-й чвдб в ночь на 23 сентября не состоялась. Самолёты пробиться не смогли и вернулись обратно. До 20.00 22 сентября погода в Словакии неудовлетворительная»<sup>4</sup>.

Однако один экипаж в эту ночь над аэродромом «Три дуба» побывал. У него было особо важное задание. Его предыстория такова.

22 февраля 1944 года посол СССР при союзных правительствах в Лондоне В.З.Лебедев телеграммой проинформировал НКВД о том, что президент Бенеш зондирует мнение советского руководства о начале переговоров по вопросу устройства администрации Чехословакии при вступлении на её территорию частей Красной Армии. НКВД дал согласие на их начало, снабдив Лебедева полномочиями представлять советскую сторону. Переговорный процесс завершился принятием соглашения. Его вторая статья предусматривала назначение для освобождённой территории Чехословакии специального уполномоченного.

14 июля 1944 года заведующий 4-м Европейским отделом В.А.Зорин принял чехословацкого посла З.Фирлингера. Последний сообщил о том, что «уполномоченным Чехословацкого правительства на освобожденной

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 236, оп. 2673, д. 1078, л. 146.

<sup>2</sup> Там же, д. 424, л. 43.

<sup>3</sup> Там же, оп. 2712, д. 105, л. 332.

<sup>4</sup> Там же, л. 347.



чехословацкой территории назначен министр экономической реконструкции Франтишек Немец, а его заместителем генерал Рудольф Виест... Чехословацкое правительство намерено командировать вместе с уполномоченным и его заместителем несколько советников из числа членов Государственного совета и примерно десять гражданских лиц, которые будут являться аппаратом уполномоченного». Фирлингер просил также, чтобы было дано указание нашему послу в Лондоне о выдаче виз всем этим лицам на въезд в СССР (документ № 69).

Через десять дней Зорин и Фирлингер встретились вновь и обсудили первые предварительные вопросы, связанные с приездом уполномоченного чехословацкого правительства и его аппарата (документ № 70).

Прошёл месяц. 17 августа Чрезвычайный и Полномочный Посол Чехословацкой республики в СССР З.Фирлингер вручил В.А.Зорину памятную записку с уведомлением о том, «что в конце этой недели из Лондона вылетает часть правительственной чехословацкой делегации в составе двадцати человек и что британский самолёт намерен приземлиться в Москве». Зорин ответил: «... как правило, мы даем свой самолёт из Тегерана для доставки прибывающих в Советский Союз из Англии и других стран, и сейчас этот вопрос нами решается»<sup>1</sup>.

И действительно, он был решён в ближайшие дни. 22 августа чехословацкая сторона получила ответ: «В связи с памятной запиской чехословацкого посольства о выезде делегации для освобожденной чехословацкой территории из Лондона в Москву НКВД сообщает, что Британское посольство информировано о предоставлении гражданской авиацией самолёта для следования делегации от Тегерана до Москвы»<sup>2</sup>.

25 августа чехословацкая правительственная делегация для освобожденной территории прибыла в Москву. Во главе делегации – член чехословацкого правительства в Лондоне Франтишек Немец, его заместитель дивизионный генерал Рудольф Виест и руководитель военной миссии генерал Антониу Гасал-Нижборский. Кроме них, в её состав входили четыре советника, которыми являлись члены чехословацкого Государственного Совета – Богушил Лаушман, Иосиф Вала, Франтишек Углирж и монсьеюр Франтишек Гала, а также четырнадцать экспертов и представитель кабинета Э.Бенеша Прокоп Дртина.

В архиве внешней политики РФ мне удалось найти полный список прибывших в Советский Союз, правда, в нём не 20, а 24 человека. Помимо уже названных лиц значились: подполковники Генерального штаба Станислав Босы и Ярослав Островский, а также лица без должностей и званий – Ян Немец, Карел Бала, Воцлав Жижка, Франтишек Круцки, Эрвин Поляк, Владимир Зноемски, Карел Завадил, Карел Чесаны, Франтишек Пражак, Иосиф Складал, Иржи Фишер, Милош Гублик, Вратислав Цинке, Владимир Жуфа. Из всего состава аппарата ранее Советский Союз по различным причинам посетили Ф.Немец, Р.Виест, А.Нижборский и С.Босы.

На Центральном аэродроме делегацию встречали заведующий 4-м Европейским отделом НКВД СССР В.А.Зорин, исполняющий обязанности заведующего протокольным отделом наркомата Г.И.Фомин и начальник отдела внешних сношений Наркомата обороны СССР генерал-майор В.Н.Евстигнеев, а также З.Фирлингер и Г.Пика, дипломатический состав чехословацкого посольства и другие лица.

На следующий день в 22 часа чехословацкую правительственную делегацию принял А.Я.Вышинский. Её заместителю наркома иностранных дел СССР представил Фирлингер. На приёме присутствовал Пика (документ № 71).

Прилетевшая в Москву чехословацкая правительственная делегация много сделала в деле разъяснения советской общественности сути начавшегося в Словакии восстания. Весть о нём застала Ф.Немеца и его команду в Москве. 2 сентября руководители чехословацкой правительственной делегации приняли представителей советской и иностранной печати. Выступивший министр Немец сделал сообщение о задачах и составе делегации, ответил на вопросы представителей прессы. Генерал Виест рассказал об обстановке в Словакии и ходе восстания.

Известие о том, что в Москву прибыла чехословацкая правительственная делегация, дошло до руководителей Словацкого восстания. Ян Голиан начал «бомбардировать» чехословацкое посольство в Москве просьбами по ряду кадровых вопросов. В связи с этим Пика 5 сентября обратился к заместителю уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям генерал-майору А.М.Белянову со следующими двумя документами. В первом из них он просил доставить в Словакию советским самолётом генерала Виеста (документ № 72).

Во втором военный атташе просил направить с генералом Виестом в Словакию офицера связи чехословацкой военной миссии с радиостанцией и радистом (документ № 73). Процесс выполнения просьб военного атташе несколько затянулся. Тогда Фирлингер попросил аудиенции у Вышинского для вручения ноты. Его просьба была выполнена и такая встреча состоялась 11 сентября.

В документе чехословацкого посла излагалась просьба о незамедлительной отправки в Словакию генерала Виеста (документ № 74). «Ввиду положения, создавшегося в Словакии, Чехословацкое правительство решило обратиться к правительству СССР с просьбой предоставить делегату для освобожденной территории Ф.Немецу, генерал-лейтенанту Виесту и всем политическим советникам Гала, Лаушману, Углирж, Вало, та же как и господину П.Дртина и генерал-лейтенанту Нижборскому, возможность скорее переехать в Словакию.

<sup>1</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В» д. 5, л. 32.

<sup>2</sup> Там же, л. 92.

В данном случае делегация не исполняла бы пока своих обязанностей, предусмотренных советско-чехословацким соглашением от 8 мая 1944 года. Эти функции выполнялись бы ею только тогда, когда создадутся условия, предусмотренные вышеупомянутым соглашением. До тех пор министр Немец, в согласии с политическими советниками, выступал бы как член Чехословацкого правительства.

Генерал-лейтенант Виест, назначенный теперь на пост командующего чехословацкими войсками в Словакии, вышел бы временно из состава делегации, и было бы желательно, чтобы он был направлен в Словакию в первую очередь. Доводя всё вышесказанное до Советского правительства, посольство Чехословацкой республики было бы весьма обязано, если бы советские компетентные органы могли пойти навстречу этой просьбе и по возможности предоставили для этой цели транспортные средства».

Рудольф Виест был сторонником Бенеша, хорошо знал западные страны, так как в некоторых из них работал военным атташе. После мюнхенской капитуляции перешёл из аграрной партии в клерофашистскую партию Глинки и стал генеральным инспектором армии Тисо. В Словакию Виест направлялся в качестве командующего войсками на освобожденной территории. На эту должность его назначил Бенеш без согласования с СНС.

Просьба чехословацкой стороны была удовлетворена. Это видно из содержания депеши Пика Ингру от 13 сентября (документ № 75).

20 сентября заместитель начальника Генерального штаба Антонов направил Коневу следующую шифровку: «Прибывший во Львов чехословацкий генерал Виест со своим штабом следует на территорию Чехословакии для командования чехословацкими войсками. Генерал Виест перед отъездом к месту работы имеет желание встретиться с Вами по вопросу взаимодействия»<sup>1</sup>.

Эта встреча состоялась. Об этом донёс Пика Ингру: «Генерал Виест имел встречу с маршалом Коневым в районе Пшемысла 21 сентября 1944 года. Он должен сразу же вылететь в Словакию. По-видимому, завтра он уже будет там»<sup>2</sup>.

Итак, согласие советской стороны на доставку на «Три дуба» группы словацких военных во главе с Р.Виестом было дано. Соответствующие приказы пошли вниз по инстанции. В конце концов, они дошли до конкретных исполнителей.

Командир 5-го авиакорпуса Г.В.Георгиев получил приказание на выполнение особо важного задания рано утром 22 сентября. Пока телефонистка разыскивала командира 1-го авиаполка В.П.Филина, Георгиев привёл себя в порядок.

– Василий Петрович, только что Перминов поставил важную задачу для одного экипажа. Подумай, кому его поручить. Я буду у тебя минут через тридцать.

Посыльный из штаба разбудил командира корабля Марка Трофимовича Лановенко, когда тот досматривал последние сны.

– Товарищ капитан, вас и штурмана срочно вызывают в штаб!

Быстро одевшись и прихватив с собой Петра Никитовича Воронкова, лётчик прибыл к командиру авиаполка. В его кабинете находился генерал Георгиев.

– Вашему экипажу, товарищ капитан, необходимо срочно подготовить самолёт и вылететь на полевой аэродром Кросно. Конкретную задачу вам поставит представитель штаба 1-го Украинского фронта. Знаю одно: предстоит перебросить в Словакию на точку Чирскова важных людей. Вылетать будете в общей массе самолётов. Сегодня пойдёт их туда много. Как самочувствие?

– Нормальное!

– Тогда готовьтесь!

...Великую Отечественную войну Марк Лановенко встретил, имея боевой опыт, зрелым лётчиком. Приобрел он его в финскую, летая крыло в крыло с Николаем Гастелло. После окончания военных действий вместе служили в Ростове-на-Дону, жили с ним в одном доме и играли в полковой футбольной команде. Когда весной 1941 года Гастелло перевели в полк на Ил-4, Лановенко перебросил его к новому месту службы на своём ТБ-3.

Сообщение Совинформбюро от 5 июля о наземном таране Гастелло Марк Трофимович встретил как нечто личное. В одном из писем ко мне он писал: «Легендарный огненный таран Гастелло взволновал всех однополчан, всех воинов Красной Армии, всех советских людей. Его подвиг мы обсуждали в личных беседах, на собраниях и митингах, брали обязательство и клялись быть такими, как он, отомстить за его гибель».

Через сутки Лановенко повел свой ТБ-3 бомбить аэродром противника в районе Минска. Это совсем недалеко от Радошковичей, где экипаж Гастелло своим самолётом таранил вражескую колонну танков. Ударили они по аэродрому прилично, но и самим досталось на полную катушку. Пара истребителей, в полной мере используя тихоходность и неповоротливость ТБ-3, нанесла бомбардировщику значительный ущерб: пробиты баки, покрышки колёс, повреждены элероны, штурвал лётчика, сам Лановенко получил ранение в левую руку. Однако и экипаж достойно встретил врага, оцетинившись всеми своими стволами, а когда одного пирата стрелки всё-таки свалили, стало немного легче.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 215, л. 317.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 169.

Но ещё один удар самолёт получил. Хорошо, что командир корабля в это время наклонился к разбитому штурвалу. Снаряд попал в броненаголовник, разорвался в кабине, засыпав её мелкими осколками. Несколько железок вонзилось в шею и между лопатками.

Лановенко резко убрал газы всем четырём моторам и перевёл машину в крутое планирование. Помог ли этот манёвр или что-то другое, но оторваться от истребителей удалось. Израненную машину с большим трудом довели до Смоленска. 250 пробоин насчитали механики в теле самолёта, а врачи – шестнадцать в теле командира корабля.

Выполнить задание во что бы то ни стало, вернуться домой вопреки всему – стало девизом лётчика Лановенко.

В ночь на 8 марта 1942 года восемь ТБ-3 взяли курс на железнодорожный узел Вязьму. Летели с интервалом по времени в двадцать минут. Первым в районе цели появился Лановенко. Выход был немного неточным. ПВО не среагировала. Зашли второй раз. Однако из-за плохой видимости штурман не успел достаточно точно прицелиться. Прошли холостым. ПВО молчала. Завели машину в третий раз. Ни прожекторов, ни зенитного огня. Вероятно, немцы надеялись на то, что экипаж цель не обнаружит. Но к этому времени лётчики уже многому научились. Сбросив сразу четыре небольших САБа, штурман мгновенно оценил обстановку, попросил командира чуть-чуть повернуть вправо и сыпанул на железнодорожный узел две тонны фугасных, осколочных и зажигательных бомб. А там, внизу, притаились эшелоны с живой силой и техникой противника.

Еще не потухли САБы, еще не взорвались брмбы, как около двух десятков прожекторов пронзили небо своими клинками. С земли к самолёту потянулись огненные ниточки. В это время бомбы достигли цели, и станция озарилась вспышкой взрывов. Это был удар! А ТБ-3 уже принял порцию пуль и снарядов. Повреждения были значительными: прямым попаданием выведен из строя второй мотор; разворотило левый элерон, руль поворота и их заклинило; осколками перебило бензопровод к правому мотору, и он остановился. ТБ-3 стал крениться, терять скорость и снижаться. Лановенко создал машине больший угол планирования и правый крен. Но высота катастрофически падала.

Пока лётчики боролись за её метры, помощник бортового техника Андрей Чуриков подполз к перегородке двигателя, прорубил её, нащупал бензопровод и зажал поврежденное место пальцами. Двигатель можно было запустить. И это стало спасением, так как бедняга ТБ уже шёл над водной поверхностью реки Угры. При трёх работающих моторах стало легче, удалось даже поднять высоту полёта. Линию фронта пересекли без особых происшествий и благополучно добрались до своего аэродрома. После посадки механики насчитали около четырёхсот пробоин.

А вот ещё один эпизод. Он описан в наградном листе, которым Лановенко представлялся к званию Героя Советского Союза. «При выполнении боевого задания по фотографированию результатов бомбардирования города Брянска в апреле 1943 года над целью был пойман прожекторами противника и сильно обстрелян ЗА. Умело применяя противозенитный манёвр, вышел из зоны зенитного обстрела, но один тяжёлый снаряд всё же попал в заднюю часть фюзеляжа ТБ-3 и перебил троса управления стабилизатором. Самолёт начал пикировать. Тогда Лановенко дал команду всему экипажу перейти в хвост и таким образом вывел его из пике»<sup>1</sup>.

Сколько раз, спасая своих товарищей и машину, Лановенко приводил ТБ, как поётся в одной песне, «на честном слове и на одном крыле». Но один раз...

Весной 1944 года после снятия блокады Ленинграда Лановенко убыл в Москву – надо было подлечить разбитую ногу. Залечить-то её залечили, но дело оказалось куда более серьёзным – врачи занесли меч над его лётной профессией. Еле отбилсь. Вернулся в авиаполк. Василий Петрович Филин, щадя лётчика после госпиталя, решил с подключением его к боевой работе пока повременить.

А тут срочное задание – перебросить на аэродром Бельцы для войск 2-го Украинского фронта боеприпасы. Бельцы только-только освободили, линия фронта находилась рядом. Решив, что задание не слишком сложное, командир авиаполка привлёк и экипаж Лановенко.

Самолёты взлетели днём и благополучно добрались до места назначения. После посадки Марк Трофимович подрулил к группе деревьев, стараясь хоть как-то обезопасить свою машину от возможного налёта вражеской авиации. Подошли солдаты и вместе с экипажем приступили к разгрузке. Командир корабля остался на своём рабочем месте.

Восьмёрка «Ю-88» под прикрытием истребителей напала внезапно. После первых разорвавшихся бомб часть членов экипажа и рабочих разгрузочной команды успела выскочить из Ли-2, а Лановенко из-за больной ноги замешкался. Бомба угодила прямо в середину самолёта. Невыгруженные боеприпасы создали такой колоссальный взрыв, что Ли-2 разворотило на четыре части. Одну из них вместе с Лановенко отбросило на 30 метров. К счастью, он получил только ушибы.

В голове туман, вокруг дым, чад, стоны. На четвереньках пополз к тому месту, где только что стоял самолет. Кто это? Прислонившись к развороченной стойке шасси, на земле сидел правый лётчик Никитин. Бедняга окровавленными руками придерживал свои внутренности. Подбежали люди и начали оказывать пострадавшему помощь.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 33, оп. 793756, д. 37, л. 61.

Из экипажа погиб радист Беленко, Никитин умер в госпитале, стрелок Хатламаджиев получил тяжёлые ранения, борттехник Васильев, штурман Анохин и командир корабля отделились лёгкими ушибами, погибло несколько человек из разгрузочной команды.

В наградном листе на звание Героя Советского Союза есть такая фраза: «Лановенко никогда не остаётся на земле, если полк участвует в боевой работе». И это так. В конце 1942 года штаб подвел итоги боевой работы лётного состава за период войны. Среди лётчиков лидировал командир отряда Марк Лановенко, выполнивший 124 боевых задания.

К периоду полетов в Словакию заместитель командира эскадрильи приобрёл богатый боевой опыт и высокий авторитет не только в авиаполку, но и в соединении. На левой стороне груди летчика красовались орден Ленина, два Красного Знамени и орден Отечественной войны 1-й степени...

После завтрака и предполётной подготовки экипаж вылетел на полевой аэродром. Его встретил представитель штаба фронта и на машине отвёз в аэродромный домик. Там командира корабля и штурмана ожидал человек в генеральской форме.

– Я – генерал Рудольф Виест. Вам предстоит перебросить мою группу сегодня ночью на аэродром «Три дуба». Вы там уже бывали. Парольный сигнал – «конверт» из пяти костров. Мы должны обозначить себя белой и зелёной ракетой. После этого будут включены огни, обозначающие направление посадки. Но вы знаете, что там ваша оперативная группа, она знает о том, что сегодня начинается переброска нашей парашютной бригады.

Генерал неплохо говорил по-русски, был по-военному лаконичен. Уточнив некоторые детали, экипаж приступил к детальной подготовке к полёту.

В связи с тем, что Виест попросил оборудовать в самолёте что-либо висячее для лежания, в помощь бортовому технику Николаю Нагибину Лановенко направил стрелка Ивана Бондаренко и правого лётчика Николая Котова. Радист Павел Гусев вместе с командиром корабля и штурманом засели за подготовку. Во второй половине дня начали загрузку самолёта.

Уходить на задание решили до прихода основной группы самоётов. Шёл дождь – мелкий и нудный. На небе ни единого просвета. Однако видимость в районе аэродрома позволяла выполнять задание. По данным синоптической службы воздушной армии погода на маршруте и в районе Зволена была тоже сложной.

Генерал подъехал к самолёту, когда вся его группа уже разместилась в пассажирском салоне. Лановенко находился в кабине, поэтому Виесту доложил бортовой техник Нагибин. Завершив последние приготовления, он закрыл входную дверь, пробрался к своему рабочему месту и приступил к запуску моторов.

Тяжелая машина оторвалась от раскисшей полосы аэродрома Кросно с трудом. Облачность, поглотившую самолёт сразу после взлёта, пробили на высоте 1200 метров. Над головой – чистое угасающее небо. Решили от облаков не отрываться. Это на тот случай, если придётся встретиться с истребителями. Наблюдая за воздушной обстановкой, экипаж уводил Ли-2 с бортовым номером «двенадцать» всё дальше и дальше на юго-запад. Постепенно поднимающаяся облачность заставляла поднимать и высоту полёта. Вскоре она достигла 3000 метров. Когда по расчёту времени миновали скрытую облаками Герлаховку, штурман дал команду на снижение. Ещё при подготовке к полёту его угол он рассчитал так, чтобы выйти в район Зволена на высоте пятисот метров.

Вошли в облака. Началась болтанка. Воздушные потоки швыряли машину из стороны в сторону. Вскоре в кабине появился Виест и сказал, что его подчиненные боятся, не разрушится ли самолёт. Успокоив генерала, Лановенко вновь сосредоточился на приборах. Облачность пробили на высоте 300 м.

Костры горели, однако фигуру «конверта» они не изображали. Дали зелёную и белую ракеты. Земля не реагировала. Попытались выйти на связь по командной рации, но ничего не получилось. Решили, проверяя себя, пройти на юг. Воронков опознал реку Ипель, по ней вышли на Дунай, развернулись на запад, «зацепились» за Грон и по нему добрались до Зволена, дали сигнальные ракеты, но и на этот раз земля приглашением на посадку не ответила. Короткое совещание с генералом завершилось принятием решения на возврат в Кросно.

После приземления руководитель полётов приказал рулить прямо к домику. Подрулили. Имущество не выгружали, у самолёта поставили часового. Завершив слепополётные дела, разговорились с Виестом. Выяснилось, что генералу через десять дней исполнится пятьдесят четыре года, что он до сих пор не имеет семьи, но ещё не всё потеряно, надо только разбить фашистов. На вопрос, откуда он знает русский, Виест сообщил, что несколько лет был в Советском Союзе, обучался в академии. Договорились, что вылет на «Три дуба» состоится в следующую ночь.

После обеда 23 сентября в Кросно прилетел заместитель командира авиакорпуса по политчасти Александр Дормидонтович Петленко. Он пришёл на эту должность в мае 1943 года из 45-й авиадивизии, где летал на Пе-8. Надо было переучиться на Ли-2. Вывозил его тогда Марк Лановенко. Так что знали они друг друга хорошо. Выяснив подробности неудавшегося полёта, начальник политотдела сказал:

– Попробуем это задание выполнить вместе, пусть Котов отдохнёт.

Нельзя сказать, что командир корабля обрадовался этому решению. Во-первых, Петленко, в силу своей постоянной занятости, летал мало. Во-вторых, полковником не очень-то покомандуешь, и в-третьих, что самое главное, когда на борту два больших начальника, твое мнение – ноль.

Опасения Лановенко подтвердились. При подлёте к Высоким Татрам Петленко стал усиленно работать штурвалом, приговаривая:

– Нам бы не задеть за эти вершины, давай выше!

– Товарищ полковник, не стоит слишком отрыватьсь от облаков – истребители пострашнее этих гор.

После прохода Герлаховки Петленко немного успокоился. Пошли с потерей высоты. Машина воткнулась в облачность. В кабине стало темно. По ветровым стёклам потекли водяные струйки, обзора совсем не стало. Восходящие и нисходящие потоки воздуха бросали самолёт во все стороны. Лановенко, работая руками и ногами, только и успевал парировать эти удары стихии. К лётчикам пришёл Виест.

Как и в прошлую ночь, облачность кончилась на высоте 300 метров. Лил сильный дождь, и видимости почти не было. Со стороны Дуная надвигалась гроза. Опознав Зволен, штурман дал команду на доворот. Не успели выйти на точку сброса, как вся округа озарилась мощной вспышкой молнии. С её помощью опознали аэродром. Воронков немедленно дал белую ракету, а затем зелёную. Лётчики повели самолёт по периметру аэродрома, замкнули круг, штурман повторил сигналы.

А гроза накатывалась всё ближе и ближе. Её дыхание сказывалось на поведении самолета – он стал чувствителен, реагировал на малейшее изменение в атмосфере. Сделали ещё круг. На земле – ни огонька. Огромные чёрные тучи напоззли на аэродром, обрушив потоки воды. Видимость – ноль. Лётчики держали машину в четыре руки. Клинки молний рвали чёрное небо на части. Прямо над головой раздавались трескучие раскаты грома. Лановенко впился глазами в приборную доску: высотомер, скорость, вариометр; высотомер, скорость, вариометр. Кто-то толкнул его в спину. Это штурман.

– Что там?

– Виест передал записку.

– Читай!

– Надо выбросить радистов и радиостанцию!

– Выбрасывайте!

Лановенко зашел курсом на юг и сделал горку. Набрал 500 метров, он подал сигнал на сброс. Первым в темноту и дождь бросился Янчо Яна, за ним, не мешкая, ринулся Петро Михаил. Кто-то помог штурману сбросить несколько ящиков с радиоаппаратурой. Втянув фалы, он закрыл дверь и только тогда почувствовал, что вымок до ниточки. А лётчики уже уводили Ли-2 из опасной грозовой зоны. На следующий день после прилета представитель штаба фронта проинформировал Петленко, что переброска Виеста и его группы откладывается. Экипаж Марка Лановенко стартовал с Кросно курсом на Львов. Набрал высоту, командир корабля обратился к штурману:

– Петро, может быть, споёшь?

Пел Воронков изумительно. Его щемяще-сладкий тенор и тонкий слух многим приносил истинное удовольствие, а в экипаже особенно. Но на этот раз штурман был не в настроении, два труднейших полёта вымотали его основательно, да и не только его.

Непогода затянулась на несколько дней. 24 сентября полеты из-за сложных метеорологических условий в районах аэродромов базирования и подскока вообще не планировались. Утро следующего дня командование 4-й авиадивизии и авиаполков начали с головоломки – посылать разведчика или нет. Обстановка над Калиновкой немного разрядилась, а вот что там, в районе Брезно? Командир соединения приказал разведчика погоды выделить от 13-го авиаполка. Дмитриев решил дать отдых Алексею Прилепко и поручил готовиться к полёту экипажу командира корабля И.А.Лазарева.

В любых армейских коллективах всегда находятся люди, которые несут основную нагрузку в решении тех или иных задач. Авиация дальнего действия в этом плане не исключение. В соединениях есть полки, которые способны выполнять более сложные задачи, чем другие. В полках есть эскадрильи, которым можно доверить нечто более трудное. В эскадрильях есть лётчики, которым по плечу всё, что возможно на сегодняшний день в авиации с точки зрения развития техники.

Именно эта «ударная сила» всегда под рукой у командира авиаполка. Ему дают задание, и он сразу прикидывает, кто способен его выполнить. Такие лётчики, такие экипажи – его опора.

Именно такой палочкой-выручалочкой для К.П.Дмитриева был заместитель командира эскадрильи Иван Лазарев. Константин Петрович души в нём не чаял. Симпатия возникла ещё во время замполитства, когда он по долгу службы стремился узнать о лётчике всё, даже то, как он учился в школе.

... Детство мальчика прошло в селе Средняя Камышинка Сталинградской области. Настала пора учиться. В школу бегал три года. На этом образование, как у всех мальчишек его села, могло и закончиться. Но уже в десятилетнем возрасте у мальчика проявилась огромная жажда учиться: он единственный из Средней Камышинки для продолжения учёбы поступил в школу-семилетку города Камышина. А до неё от родного дома – девять километров. Приютила его добрая душа, родная тётка Антонина Ивановна, у которой самой семейка была не из маленьких – восемь душ.

Семь лет подряд еженедельно по субботам Ваня Лазарев топал из Камышина в село, ночевал в родном доме, а к обеду следующего дня собирался в обратный путь. За спиной котомка с харчами, а если была сухая погода, то и ботинки, привязанные друг к другу шнурками.

Первой любовью стали для мальчика книги. Через них он приобрел усидчивость и сосредоточенность. Его родной брат по матери Александр Александрович Бочкарёв вспоминал: «Я считаю, что вкус к книгам мне

привил только он». И далее очень любопытные факты: «Если бы мне сказали, что он станет Героем Советского Союза, то, право, я тогда бы этому не поверил – уж очень он был застенчив и скромн. У него была особенность – работал только левой рукой. Более того, старался писать тоже левой. И ложку до конца своей жизни держал левой».

В Камышине к Ивану Лазареву пришла вторая любовь – авиация. Он часто говорил, что будет, обязательно будет лётчиком. Никто в это не верил. А когда после окончания школы поступил в техникум, об этой его затее все как-то забыли. Закончив учёбу, Иван уехал работать. И вдруг совершенно неожиданно для родных и сельчан письмо из Балашовской авиационной школы пилотов ГВФ: он – курсант. А как встречало в 1940 году село своего первого лётчика! После отпуска поехал к месту службы – в Бердское авиационное училище инструктором-лётчиком. Учить других летать, когда самому только двадцать – это уже много.

И вот такой лётчик после четырёх лет инструкторской работы в училище попал в его, Дмитриева авиаполк. Именно он вначале как замполит, затем как командир авиаполка вывел Лазарева на высокие рубежи лётного совершенства, от полёта к полёту усложняя ему боевые задания.

В июне 1943 года 13-му авиаполку впервые доверили несколько специальных заданий: нужно было выполнить серию полётов в интересах Главного разведывательного управления, украинских и белорусских партизан. В полёт ушли самые сильные, те, которые могут больше, чем другие. Среди них был и И.А.Лазарев, его экипаж смог. Уже по результатам первого выполненного задания командир авиадивизии И.И.Кожемякин подписал приказ: «В ночь на 4 июня, согласно приказу командующего АДД, мною была поставлена боевая задача: в течение ночи произвести два массированных удара по железнодорожному узлу Орел и одному экипажу 13-го полка Лазареву – произвести вылет в глубокий тыл противника со специальным заданием. С поставленной задачей полки справились успешно, весь лётно-технический состав отнесся к выполнению сложного боевого задания, в условиях ограниченной ночи и напряжения двух полетов, с полной отдачей сил и энергии. Экипаж Лазарева также выполнил отлично сложное и ответственное задание. Личный состав своей энергией, настойчивостью достойно отметил славную годовщину создания дивизии. Всему личному составу соединения объявляю благодарность».

Осенью 1943 года в частях АДД для более эффективного нанесения ударов по объектам в глубоком тылу противника стали применять новшество – создавать специальные группы обеспечения бомбардировочного эшелона. В неё входили экипажи, которые лидировали основную массу самолётов к цели, освещали и «поджигали» зажигательными бомбами. Была создана такая группа обеспечения и в 13-м авиаполку.

В качестве одного из осветителей в неё вошёл экипаж Лазарева. Работа эта была сложна и ответственна. Над целью осветитель появляется раньше всех и, как правило, в гордом одиночестве. САБы надо бросать через определенные интервалы времени, а это значит, что на ошестинившуюся прожекторами и огнем ЗА цель необходимо зайти несколько раз. Экипаж Лазарева справился с этим делом весьма успешно.

Для многих в эскадрилье, да и в авиаполку, Лазарев являлся примером. И как лётчик, и как командир, и как человек. Для многих первые шаги в боевом становлении были связаны с именем этого, без преувеличения, уникального пилота. В звене с Лазаревым летал штурман Сергей Васильевич Андрианов. Он пишет: «Майора Лазарева хорошо помню. Да и как не помнить своего командира эскадрильи, человека, который дал путёвку в грозное небо войны. Он был плотно сложен, немного сутуловат от длительных полётов. По шесть – семь, а то и более часов приходилось сидеть за штурвалом. У него сосредоточенный, прямой голубоватых, чуть-чуть прищуренных глаз, уверенная, временами порывистая походка. Мое боевое крещение прошло в полете с экипажем Лазарева».

Была в полках АДД ещё одна сложная, но совершенно необходимая работа – разведка синоптических условий полёта по маршруту и в районе цели. Без неё, если погода «барахлит», предстоящую задачу хорошо не выполнишь. И в этом деле нужны были сильные экипажи. Часто это задание получал и Лазарев. И вот очередное, как говорится, на эту же тему, в ночь на 26 сентября...

После обеда небо над Калиновкой оккупировали тяжёлые свинцовые тучи. На аэродроме, умытые дождём, сверкали давно готовые к полёту безлюдные бомбардировщики. Личный состав ожидал лётную погоду. Лишь у одного самолёта шла обычная предполётная работа. Около него находились инженер полка Иван Сергеевич Петров, специалисты различных служб и технические хозяева самолёта – техник Н.А.Баранов и моторист П.К.Шелупанов. Грязные от работы и мокрые от дождя, они заканчивали подготовку к полёту. Экипаж Лазарева подъехал к самолёту на машине командира авиаполка. Николай Баранов доложил о готовности самолёта к полёту. Павел Шелупанов закрыл капот левого двигателя и спрыгнул на землю.

– Товарищ командир, опять все сидят, а вы одни летите!

– А когда все сидят, в том числе и мы, а Прилепко улетает, ты этого не замечаешь?

– И то верно!

– Командир, мы сегодня моторы не гоняли, прогрей их хорошенько, – посоветовал техник.

Смеркалось, когда лётчики оторвали Б-25 от взлётной полосы. Пробили облачность. Над головой опрокинулись звёздное небо. Легли на курс. В районе реки Збруч стали попадаться облака. Подняли высоту, но вскоре

бомбардировщик оказался в плену облачности. В кабине стало темно. Машина уверенно шла по курсу, иногда, правда, проваливаясь в воздушные ямы. Затем, через короткое время, крылья находили точку опоры и несли её дальше в устойчивом полёте. Моторы трудились на полную мощь, подрагивал в руках штурвал, светились кошачьими глазами стрелки и цифры приборов.

Основная работа была у штурмана Семена Нечушкина и радиста Павла Рудьева – на наземные ориентиры надеяться не приходилось. Через каждые пятнадцать минут с высоты трёх тысяч метров, из толщи нескончаемых облаков неслись с борта самолёта радиосигналы. Они принимались в далекой Калиновке наземными радистами, превращались в буквы и слова, докладывались командованию – по маршруту деоятибалльная облачность, дожди, временами обледенение. Становилось очевидным, что и в районе Брезно погода будет не лучшей. Через полтора часа полёта начальник штаба авиадивизии Семён Усачёв спросил у штурмана Андрея Матвиенко:

– Где сейчас Лазарев?

– На подходе к Попраду.

Попросил телефонистку соединить его с Кожемякиным.

– Командир, я думаю Лазарева надо возвращать. Доложите Счётчикову.

Через две минуты, согласовав вопрос с командиром авиакорпуса, Кожемякин приказал разведчика погоды вернуть, а в авиаполках объявить отбой заданию.

В эти дни не могли подняться в воздух и полки 5-го авиакорпуса. Начальник штаба фронта генерал В.Д.Сokolовский ежедневно информировал А.И.Антонова о несостоявшихся вылетах: «Погода в Словакии неблагоприятная – низкая облачность, туман, дождь – в связи с чем транспортировка 2-й чехословацкой бригады в ночь на 24 сентября производиться не будет»<sup>1</sup>. Аналогичная информация ушла в Генеральный штаб и на следующий день.

А в Красно личный состав бригады томился в ожидании вылета. Людвиг Свобода описывает этот период так: «Две тысячи сто сорок четыре десантника с нетерпением ждали, когда же, наконец, они поднимутся в воздух. Каждый знал, что в восставшей Словакии ему предстоит тяжёлые бои с оккупантами, и это усиливало нетерпение, вызывало боевой порыв и энтузиазм»<sup>2</sup>.

Для бригады эти нелётные дни даром не пропали. Ведь фактически она вышла из боя в день предполагаемой отправки, вышла раздёрганная, потрёпанная и обшипанная, с людскими и материальными потерями. Поэтому предоставленные непогодой несколько дней были использованы на доукомплектование. О проведенной работе свидетельствует акт проверки и дообеспечения бригады имуществом, боеприпасами, горючим и продовольствием (документ № 76).

Не смогла своевременно вылететь в Словакию и чехословацкая правительственная делегация, не некоторое время её из виду «потеряло» даже посольство Чехословакии в Москве. 30 сентября В.А.Зорин после приёма З.Фирлингера записал в своём дневнике: «...Затем Фирлингер спросил, не имею ли я сведений, где сейчас находится чехословацкая правительственная делегация, вылетевшая из Москвы в Словакию. Я ответил, что, по сведениям военных, она находится в районе штаба 1-го Украинского фронта и что, по-видимому, в ближайшие дни она перелетит в Словакию. На вопрос Фирлингера, разрешаем ли мы отлёт в Словакию другой группе работников аппарата Уполномоченного чехословацкого правительства, о которой посольство просило НКВД в своей ноте, я ответил, что нами этот вопрос решён положительно и вручил послу ответную ноту»<sup>3</sup>.

## 11. Первая сотня бойцов прибыла

С утра 26 сентября в авиакорпусах, работавших на Словакию, вновь в центре внимания синоптические службы. Их начальники предсказывали улучшение погоды в районе аэродромов базирования и на участке маршрута до линии фронта. А что за ней – пусть доносят словаки и разведчики погоды.

Командование 4-й авиадивизии это задание доверило экипажу 13-го авиаполка А.Прилепко. К разведке погоды авиаторы привлекались давненько, выполнили несколько заданий и на советско-словацкой трассе.

Авторитет экипажу создавал, прежде всего, командир корабля Алексей Прилепко. Ему симпатизировал весь лётный состав, к нему уважительно относилось всё руководство авиаполка. Его грамотные и инициативные действия часто отмечались в политических донесениях и приказах.

Начальник политотдела авиадивизии Н.П.Докаленко 29 июля 1943 года писал: «Разумное решение в полёте принял командир экипажа младший лейтенант Прилепко. Когда до цели оставалось совсем недалеко, в самолёте отказал генератор. Выключив всю электросеть и пользуясь только аккумуляторами, выполнил боевое задание и возвратился на свой аэродром. С целью сохранения аккумуляторов, включал их периодически

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 105.

<sup>2</sup> *Свобода Людвиг*. От Бузулука до Праги. – М., 1964. – С. 309.

<sup>3</sup> АВП, ф. Референтура по Чехословакии, оп. 25 «В», д. 8, л. 23.

для контроля полёта приборами и снова выключал. За проявленную разумную инициативу командир полка объявил лётчику благодарность»<sup>1</sup>.

Интересную характеристику Прилепко даёт его однополчанин Сергей Андрианов в своей книге «Родники дружбы»: «Этот экипаж скоро завоевал авторитет одного из сильнейших в полку. Прилепко – высокий и худощавый. Шаги – сажень и руки – провода достанут. Говор и слова у него какие-то кручёные, с завитушками.

Когда не было полётов, Прилепко скучал, не знал, куда себя деть. Дмитриев к нему был строг. Но едва ли кто так любил его, как он. В памятные ночи командир поручал ему самые рискованные полёты. Прилепко отлично понимал трудность обстановки, в которой действовал полк. Но выполнить задачу – честь гвардейца. И в его радиogramмах погода была чуть-чуть лучше. Об этом знал Дмитриев. Но он знал и то, что Прилепко не пойдёт на безрассудство. И никогда не вернётся, не избородив Карпаты вдоль и поперёк. Информация о погоде была точной»<sup>2</sup>.

С аэродрома Калиновка взлетели в 18.57. Уже до линии фронта попали в облачность от восьми до десяти баллов. Доложили на КП и пошли дальше по приборам и расчёту времени. Штурман Е.Н.Куценко вывел корабль в район цели на высоте 2000 метров. Она закрыта плотным покрывалом облаков.

– Радист, донеси о состоянии погоды в районе цели, а мы будем снижаться.

Рисковое это было дело, но командир корабля верил своему штурману. Вобрав голову в плечи, слившись со штурвалом, Алексей Прилепко повёл машину методом винта вниз. Это были круги ада. Затаив дыхание, все члены экипажа смотрели в окна, стараясь хоть что-то увидеть. Лишь второй пилот оставался на своем рабочем месте, готовый в любую секунду прийти командиру на помощь. Если не считать чуть слышного рокота моторов, в самолёте установилась гробовая тишина. Стрелка высотомера медленно сбрасывала метры высоты, вот она уже на отметке 1000. А облачность и не думала кончаться. Сброшена еще сотня метров. Прилепко от напряжения взмок, струйки пота сбегали по лицу и шее за ворот гимнастерки, противно холодили спину. Какой-то внутренний голос подсказывал: «Брось ты эту затею». Но лётчик не сдавался. Ещё немного! Наконец, на высоте семисот метров все дружно заорали: «земля!». Фу-ты ну-ты – пробилась!

А словаки ждали гостей – четыре костра, выложенные квадратом, приглашали к сбросу. Куценко дал белую ракету, земля ответила дуплетом зелёных. Шесть ПДМ (660 кг) покинули борт самолета. Домой!

По информации Прилепко, а также разведчика погоды от 335-го авиаполка Г.С.Счётчиков принял решение полет в Словакию не производить.

Командование 5-го авиакорпуса, руководствуясь информацией Б.Ф.Чирскова об улучшении погоды в районе Зволена, пришло к выводу, что полёт надо готовить. 66 самолётов сосредоточились на аэродроме Красно. Проанализировать синоптическое состояние трассы предстояло экипажу 340-го авиаполка командира корабля А.Н.Судакова. Он ушёл с Красно. Метеоусловия были мерзкими – облачность десять баллов, местами дождь и обледенение. Штурману А.В.Петину всё же удалось вывести машину в район аэродрома посадки. Начали пробиваться вниз, дошли до 2000 метров – под крылом ни малейшего просвета. Уходя от греха подальше, командир корабля потянул штурвал на себя и приказал радисту доложить результаты разведки во Львов.

А там надо было принимать решение. Сделать это было нелегко. В конце концов, командир авиакорпуса приказал выпустить в полёт только сильные экипажи. В пассажирские салоны тридцати трех Ли-2 поднялись первые десантники чехословацкой бригады.

Полёт оказался весьма трудным. По мере усложнения погоды на маршруте кое-кто, особенно те, у кого на борту находились пассажиры, приняли ответственное решение на возврат. В общей сложности в разных местах трассы развернулись и взяли обратный курс 20 самолетов, два из них – В.М. Безбоков и И.Ф.Иванов – по техническим неисправностям и 18 по метеоусловиям. Некоторые возвращались практически из района цели, а два даже прервали посадку на аэродром «Три дуба». Один из них – экипаж командира корабля И.Ф.Мандрикова (23-й авиаполк) свой Ли-2 вывел в район цели точно. Высота 2000 метров, дождь. Стали вить спираль на спуск, пробивая облачность. Вскоре Мандриков заметил, что самолёт затяжелел. Сомнений не было – началось обледенение. Круче закрутив спираль, лётчик стремился быстрее пробить облака, однако на высоте 1000 метров он с ужасом обнаружил, что отказал прибор скорости. Это результат обледенения. Не раздумывая, командир корабля прекратил снижение и стал выводить корабль вверх.

Но на этом неприятности для экипажа не закончились. Уже на обратном маршруте прибор скорости зароботал. До Черлян оставалось тридцать минут полёта, когда на борт поступило сообщение, что аэродром для посадки закрыт низкой облачностью. Экипаж погнался на запасной аэродром Станислав, где он благополучно и сел.

Вернулся с маршрута и самолёт командира корабля 7-го авиаполка П.С. Чернобаева. А задача у экипажа была ответственная – перебросить повстанцам 76-миллиметровую пушку с прислугой и снарядами.

... Войну Павел Степанович Чернобаев встретил лётчиком гражданского воздушного флота в Ашхабаде. Просьбу о том, чтобы его направили на фронт, к удивлению, удовлетворили очень быстро. Попал в Москов-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 1, д. 72, л. 4.

<sup>2</sup> Андрианов С.В. Родники дружбы. – С. 10.



скую дивизию особого назначения ГВФ. В первых числах августа погнал Ил-4 в Пушкино под Ленинград, но оказалось, что его надо доставить на остров Саарема, а сделать это некому. Так лётчик оказался причастным к событию большого исторического значения – полетам дальнебомбардировочной авиации на столицу Германии.

Как известно, с острова Саарема на Берлин летали три группы самолётов: одна от полка балтийских моряков и две от ДБА. В одну из них, к Тихонову, и попал Чернобаев. 20 августа, когда группа совершала свой последний вылет, Павел Степанович над Берлином был сбит, три месяца пробыл в плену на оккупированной территории. После многочисленных проверок попал в 7-й тбап.

Штурман самолёта Александр Григорьевич Мальцев за прицелом дальнего бомбардировщика тоже с первых дней войны. К тому времени, когда авиаполк стал летать в Словакию, он совершил около двухсот боевых вылетов...

Пушку загружали человек пятнадцать чехословацких солдат под руководством надпоручика, а контролировали командир корабля, борттехник и правый лётчик. В разгар этой трудоемкой работы к самолёту неожиданно подкатила «эмка», из неё выскочил молодой военный с пышным чубом, который не помещался под форменной фуражкой, метнулся к хвосту самолёта, поднёс к лицу фотоаппарат и щелкнул затвором.

...Александр Васильевич Устинов, тогда просто Саша, являлся работником газеты «Правда». По состоянию здоровья врачи запретили ему брать в руки оружие. Но разве мог этот неуёмный человек остаться «за бортом» войны! Припрятав подальше медицинский запрет, он своим оружием сделал фотоаппарат.

Где только не появлялся с ним Саша Устинов! Чтобы показать правду войны, он месил с пехотой дорожную грязь, залезал на броню танка, помогал артиллеристам вытаскивать пушку, садился в кабину самолёта, форсировал реку, поднимался на крышу горящего дома, знакомился, записывал. Во имя всего лишь одной фотографии он мог сутками не спать и не есть. Но зато она, пусть единственная, могла передать динамику боя, суть какого-либо важного события. Это были выстрелы, выстрелы в будущее, ибо фотография, как он сам часто говорил, это осязаемое мгновение истории.

Пока плёнки сохли, Саша брал в руки карандаш и писал о том, что увидел за день. Его снимки и статьи на страницах «Правды» появлялись часто, с ними знакомились миллионы читателей.

В последние два года войны Устинов работал в войсках 1-го Украинского фронта, рядом с Борисом Полевым и Сергеем Борзенко. Этого неутомимого, энергичного, подвижного человека хорошо знали во многих частях фронта, и, завидя его основательно потрёпанную «эмку», подтягивали пояса, подправляли головные уборы. А потом, после «выстрела» фотоаппаратного затвора, просили подарить, при случае, снимок. Кому тогда, перед лицом возможной смерти, не хотелось запечатлеть себя для истории.

Устинов несколько раз побывал в частях 1-го чехословацкого корпуса, фотографировал офицеров и бойцов, запечатлел на плёнку и Л.Свободу. 27 июля войска фронта взяли Львов. С передовыми частями вошёл в него и Устинов. В этот день он наводил объектив на светлые лица жителей города, дождавшихся прихода Красной Армии, на советских солдат, освободивших их, на памятник Адаму Мицкевичу, оперный театр.

В конце августа его «эмка» пылила на одной из окраин Львова. Водитель, крутивший баранку с раннего утра и уставший до чёртиков, вдруг оживился:

– Смотрите, товарищ майор, фашистские самолёты!

– И верно! – присвистнул Устинов. – Что бы это значило?

Этого водитель, конечно, знать не мог, но зато он хорошо знал, что означал этот вопрос для него: надо сворачивать и подъезжать к этим самолётам. Выяснив, что это перелетели линию фронта словацкие лётчики, Устинов сфотографировал их, а затем расспросил о подробностях начавшегося восстания в Словакии и снабдил родную газету небольшой корреспонденцией.

И вот узнав, что на полевом аэродроме идёт отправка чехословацкой бригады, Александр Устинов оказался в Кросно. Сделав несколько снимков, переговорив на ходу с Чернобаевым и несколькими чехами, он пожелал всем счастливого пути и помчался на своей машине к другому самолёту. А экипаж и десантники продолжили свою работу.

Повозились тогда с этой пушкой основательно. Ствол ее, этот своеобразный «хобот», никак не позволял протащить орудие в дверь. Изрядно попотев, пушку, наконец, удалось поставить на пол грузового салона. Под колёса подвели деревянные брусья, спереди и сзади металлическими расчалками прикрепили к бортам самолёта. Погрузив три ящика со снарядами и пять человек расчёта, взлетели на задание.

Однако метеусловия в районе аэродрома посадки оказались настолько сложными, что Чернобаев не решился рисковать людьми, самолётом и столь необходимой повстанцам пушкой. При возвращении Ли-2 обледенел, замёрзла трубка «Пито», отказал прибор скорости. Вдобавок ко всему заболел второй пилот Владимир Карабанов. Командир корабля вывел машину на малую высоту под облака, пересёк линию фронта и так, на бреющем, привёл её на подскок. Пушку выгружала та же команда. Прощаясь с надпоручиком, штурман подарил ему значок спортсмена-парашютиста с цифрой «пять». Тот же, не найдя ничего подходящего в своих карманах, оторвал от шинели пуговицу.

– На память-я!

– Годится!

Пробились через все превратности погоды и сели на аэродроме «Три дуба» тринадцать экипажей, причём от 54-й авиадивизии задание выполнил, доставив 1800 кг груза, только один – командир корабля В.М.Коротков.

Весьма ответственное задание получил командир эскадрильи 23-го авиаполка С.А.Лукиянов. В полёт с ним ушёл молодой лётчик Н.А.Иванчиков. Командование авиадивизии доверило экипажу перебросить на «Три дуба» часть штаба бригады. Их было 17 человек.

Штурман Дмитрий Петрович Волков не вставал со своего рабочего места от взлёта до посадки: то ориентировка по звёздам, то, когда летели в рваной облачности, тщательный поиск наземных ориентиров, то, когда видимости совсем не стало, радионавигационная работа. Не вставал со своего места и Сергей Александрович Лукьянов, который в этом полёте, ко всему, ещё и вывозил молодого лётчика Иванчикова. Остальные члены экипажа в свободную минуту выходили в пассажирский салон и информировали словацких товарищей о полёте. Несколько раз в пилотскую кабину входил начальник штаба бригады, молча стоял за спиной командира корабля и так же молча через несколько минут возвращался на место.

В районе Попрада на встречном курсе проскочил истребитель. Для безопасности пикнули в облачность. В дальнейшем никаких особых осложнений не произошло. Правда, приводная радиостанция работала так слабо, что иногда сигнал почти не прослушивался. К тому же не работал и светомаяк. В остальном аэродром встретил экипаж как положено – красные огни обозначали его границы, ярко горели фонари посадочного «Т», периодически в небо одновременно взлетали две ракеты белого цвета.

Сели, погасили скорость и, увлекаемые фонариком, зарулили Ли-2 на стоянку. Хозяин этого фонарика, вопреки инструктажу о том, что после посадки и заруливания к месту разгрузки моторы не выключать, приказал их заглушить. Лукьянов встал, размял ноги, вышел в салон. Пассажиры уже выгружались. Начальник штаба бригады протянул лётчику пачку сигарет, обнял.

– Спасибо!

– Бейте фрицев покрепче!

Подошёл Борис Чирсков, потребовал командира корабля. Лукьянов спустился на землю и, укрываясь от дождя, пошёл под крыло самолёта.

– Здравствуй, Сергей Александрович, поздравляю с первой посадкой на нашем аэродроме! Вам надо будет взять в обратный рейс часть личного состава второй воздушной армии. Сейчас их подвезут. Как загрузитесь, немедленно рулите на старт.

– Понял, товарищ полковник!

– Кто у тебя штурман?

– Волков.

– Дмитрий Петрович?

– Он самый!

– Героев надо бы поберечь, один он у вас! Ладно, вон ваши пассажиры.

На обратном маршруте, уже после того, как «настругали» необходимые метры высоты, Лукьянов стал размышлять над тем, что сказал Чирсков.

«А ведь действительно, – думал он, – из пяти полковых Героев остался только один. Криворотченко и Куракин погибли, Мосолов и Сапожников переведены с повышением в другие полки. Да, но как его беречь?».

– Дима, Чирсков сказал, что тебя как Героя надо беречь.

– Каким образом? – Волков отложил в сторону карту, подошёл к командиру.

– Сам вот ломаю голову.

– Чушь все это. Воевать-то кто будет? Беречь надо всех! На этом разговор и заглох.

Теперь Лукьянов думал о том, что сказал Волков. «Ты прав, Дима, беречь надо всех. Только как в этом молохе всех сберечь? Слава богу, пока словацкая трасса еще никого не взяла. Уж больно коварные эти «Три дуба». А Дима – молодец, мыслит правильно».

Сергей Лукьянов как командир эскадрильи был доволен штурманом. Человек чистой души, честный и прямой, с неизменно хорошим настроением, с приветливой улыбкой на добром лице. Застенчив и скромный, в делах и одежде – аккуратен, словно и нет этой черновой фронтовой работы. Небольшого росточка, весь из себя ладный как балерина. Товарищ – надёжнейший. В авиации, где боевая работа выполняется экипажной семейственностью, это качество одно из главных.

Ну а штурманскими способностями Волкова командир просто восторгался. Сам он, будучи лётчиком более старой выучки, тяготел к визуальной ориентировке в воздухе. Совсем не пренебрегая ею, Волков отдавал предпочтение радионавигации, овладев этим методом самолётовождения в совершенстве. Да и бомбёром он был искуснейшим.

А всё это оттого, что не знал штурман покоя ни на земле, ни в воздухе, всё время учился, всё время готовился. На небольшом листе ватмана он аккуратно фиксировал все вещательные станции. Пролетел тридцать минут – взял пеленг, посмотрел за борт – уткнулся в карту, подмигнул Полярной звезде и – снова пеленг. В любую минуту, не задумываясь, скажет, где находится самолёт. Летать с ним – одно удовольствие.

Перебирая всех штурманов эскадрилий в авиаполку, авиадивизии, да и в авиакорпусе, Лукьянов не находил никого моложе Волкова. И в самом деле, занять эту должность в двадцать два года – это дано не каждому. Что ни говори, а штурманские задатки у Волкова – это дар природы. Ну, скажем, как у музыканта. Или у физика. Таких мало. «Стоп! – подумал Лукьянов, – может, это имел в виду Чирсков, говоря, что надо бы побережь Волкова?».

...Вспомнил Лукьянов, как год назад, 19 сентября стекались в Мичуринск радостные вести: полку присвоили звание гвардейского, а Мосолову и Волкову дали Героев. Через три дня самому Лукьянову исполнилось 29 лет. Эти два события, найдя зазор в боевой работе, совместили. На «мероприятии» про именинника забыли начисто: как-никак, а день рождения бывает у каждого и каждый год. А вот о гвардейском звании да о новых Героях – тут наговорили с короб. О Мосолове, о нём – меньше, всё больше о Волкове. Это и понятно: среди летчиков полка – это третий Герой, а вот среди штурманов – что ни на есть первый.

Ну и говорливое это племя – авиаторы, особенно после третьей. Всё вспомнили: и что он не зря так долго летал с Николаем Куракиным, который после смерти как бы отдал ему свою Золотую Звезду, и что если его вообще не тормознуть, то он, чего доброго, выбьется и в генералы. В общем, в этот вечер пословоблудили изрядно.

А когда языки затупились, Дима Волков взял в руки баян. Нельзя сказать, что он был музыкально одарённым человеком, но владел этим инструментом прекрасно. Его ловкие пальцы непостижимо быстро порхали по чёрно-белым кнопкам, извлекая из баяна нежные и чистые звуки. Играл он очень редко, всё недосуг, но с инструментом никогда не расставался. Лукьянов до сих пор с горечью и болью вспоминал о том, как стал невольным виновником утраты этого, по тем временам, чудо-инструмента.

1 февраля 1944 года он, будучи командиром звена, получил задание перебросить из Курска в Нежин груз и группу авиаторов в двенадцать человек. Взлетели. На высоте 40 метров отказали оба мотора. Разворот на юг, перетянул крыши домов на окраине города и притёр пузо самолета к левому берегу Сейма. Винты – в бараний рог, люди – целы, а баян, придавленный ящиками, – в лепёшку.

А в отношении Куракина – это точно. Отчаянный был лётчик. Вместе с Волковым у них здорово получалось. Пожалуй, наиболее ярко они показали себя в период Сталинградской битвы. В одну из ненастных ночей осени 1942 года полетел экипаж Куракина бомбить железнодорожный узел. Низкая облачность и моросящий дождь придавили самолёт к земле. В таких условиях найти объект – дело сложное. Но Волков с задачей справился, однако туман над целью помешал выполнению задания. Что делать? Не возвращаться же домой с бомбами! Решили поискать что-либо другое, с тем чтобы найти бомбам более достойное применение, чем сброс в чистое поле.

Набрали высоту и пошли дальше. К счастью, погода улучшилась. Вскоре Волков рассмотрел впереди какие-то огни. Сверился с картой. Должно быть, аэродром. Подошли ближе. Точно! Кто ищет – тот найдет. Горел ночной старт, самолёты готовились к взлёту. Не иначе как на помощь своим войскам у Сталинграда. Куракин включил бортовые огни, снизился и прошёл над ВПП. Штурман присмотрелся более тщательно и окончательно убедился в том, что это хозяйство противника, а тот, ко всему прочему, включил посадочные знаки. Вот удача!

Развернулись и стали имитировать заход на посадку. Выравнивание, тщательное прицеливание. Сброс. Силой взрыва бомбардировщик подбросило вверх. Громадные столбы пламени взметнулись над аэродромом. Горели самолёты, рвались бомбы. Немецкие войска в эту ночь от своей авиации поддержки не получили.

А удар по скоплению танков у Воронежа! Прорвались через море зенитного огня, стали на боевой, и тут в самый пиковый момент раскалённый осколок впился в руку штурмана. Сжав зубы, Волков отработал здоровой рукой, уложив бомбовый залп прямо в цель.

Погиб Куракин нелепо, не как подобает боевому летчику. 17 июля 1943 года, купаясь, неудачно прыгнул в воду, поломал шейный позвонок и тут же умер. Через десять дней пришло известие, что ему присвоено звание Героя Советского Союза. И, конечно же, не взял Волков куракинскую звезду, заработал свою сам, потом и кровью.

В апреле 1944 года Сергей Лукьянов принял от С.А.Якушкина первую эскадрилью. Её штурманом Волков был уже почти год. Сработались быстро. Очень здорово помог в этом деле... Голованов. Прилетел он в Журбицы в первых числах июня под вечер. Из Си-47 с ним выгрузилась внушительная свита. Полк «ел» маршала глазами, застыв по стойке «смирно» на взлётно-посадочной полосе аэродрома. Многие видели Александра Евгеньевича «живьем» впервые. Остановив доклад командира полка Г.А.Шамраева, Голованов приказал усадить людей на траву.

– Какие ко мне будут вопросы? Можно жаловаться.

Вначале робко, а затем, осмелев, авиационная братия свой шанс не упустила. Несколько штабных чиновников не успевали фиксировать, казалось, бесконечный поток вопросов. Все они крутились вокруг наград, задержанных воинских званий, должностей, быта и питания.

Беседа продолжалась до тех пор, пока не угас розовый закат. Отпустив личный состав на отдых, командующий оставил руководство авиаполка, командиров эскадрилий, начальников служб и адъютантов.

– Всем отдыхать, а вам – «ночные полеты»: в эскадрильях просмотреть каждого от командира до механика, кто достоин наград, звания или должности – написать представления и наградные листы. К утру всё должно быть готово!

Лукьянов, его заместитель Кривonos, командиры отрядов Копытков, Казакевич, штурманы Волков, Просветов, инженеры Ручкин, Мейснер, Левашов, адъютант Швырков – засели за наградные листы и аттестации. Несколько человек с хорошим почерком переписывали эти материалы начисто. Работали до восьми утра.

В этой ночной канцелярской «битве» Лукьянов убедился, что лучше всех личный состав эскадрильи знает Волков. Он подмечал не только у штурманов, но и у лётчиков, техников и механиков такие их достижения или промахи, о которых не знали даже их прямые начальники.

С той «головановской» ночи штурман эскадрильи Дмитрий Волков стал для Лукьянова опорой не только в деле боевой работы, но и в воспитании. Так что командир гордился своим штурманом не без основания. А мысли Лукьянова о коварстве словацкой трассы оправдались уже в эту ночь.

В авиации, тем более на войне, без катастроф не бывает. Три недели два авиакорпуса АДД, летая в Словакию, не имели этих неприятностей. В ночь на 27 сентября она пришла.

От 336-го авиаполка в полёт готовилось семь экипажей. В их числе и командира корабля Н.В. Шишина. На Кросно перелетели, когда на землю упали сумерки. Кто-то из аэродромной команды завел самолёт на стоянку. Заглушили моторы, спустились на землю. Вскоре подъехала машина, из кабины вышел старший.

– Я – Ян Кварта, летим с вами, всего тринадцать человек и 500 килограмм имущества связи. Мы – связисты!

– Ясно! – Николай Шишин протянул руку. – Слухов, принимай пассажиров! Борттехник пригласил словаков в самолёт, после их загрузки подошёл к Шишину:

– Командир, на борту баба, это не к добру!

– Брось, Иван, детством заниматься!

Слухов полез в самолёт, включил освещение салона, пересадил гостей поближе к пилотской кабине, пояснив им, что так надо для облегчения взлета. Женщина расположилась справа, между шестью бойцами. Красная ракета на несколько секунд размалинила аэродром. Борттехник закрыл дверь, быстро прошёл в пилотскую кабину и устроился на подвесном сиденье между лётчиками. Это его рабочее место.

Перед ним приборная доска. На ней всё, что сигнализирует о работе моторов, – давление масла, бензина, время, обороты. Ниже – пульт управления, сектора газа. Подкачал горючее, доложил командиру о готовности. Шишин запросил разрешение на запуск моторов. В наушниках раздался знакомый голос заместителя командира полка Якушкина:

– Запуск разрешаю!

Командир корабля ударил правой рукой по плечу борттехника:

– Запускай!

Слухов нажал на кнопку, выждал двадцать секунд, двинул рычаг левого мотора малость вперёд. Пы-х-х, та-х, та-х. Вывел обороты на тысячу. Запустил правый, тоже вывел на тысячу. Теперь за газовые рычаги взялся командир, двинул их вперёд, отпустил тормоза. Ли-2 с бортовым номером «23» лениво тронулся с места и, постреливая дымком, покатил на старт. Грузный разбег, отрыв, набор высоты. Штурман В.В. Колпаков засёк время, было 22.38. Борттехник установил ПК на 640, вывел обороты моторов на 1800, поудобнее уселся на своём ремневом сиденье.

А за бортом – сплошная облачность, мелкий дождь. Слухов лёг на живот, отодвинул шторку с окошка, что правее лётчика – ничего не видно. «Зря бабу взяли», – подумал борттехник и вернулся к своим приборам.

– Радист, привод есть?

– Не могу настроиться, командир!

Худо-бедно, а в район аэродрома по расчёту времени вышли. Как и на маршруте, облачность – десять баллов, дождь, к тому же проявились первые признаки обледенения.

– Штурман, ты уверен, что мы над целью?

Небольшая пауза.

– Думаю, что да.

– Снижаемся!

Крутились по нисходящей спирали до 1500 метров. Несколько раз из ракетницы стрелял штурман, затем в окошко правого лётчика «расстреливал» тёмное небо борттехник. Трудно сказать, что повлияло на решение командира прекратить выполнение задания, то ли нерешительный ответ штурмана, то ли ответственность за жизнь членов экипажа и пассажиров, то ли просто не выдержали нервы. Как бы там ни было, а лётчики начали вывинчивать самолёт наверх.

– Радист, запроси погоду!

Через пару минут Григорий Ложкин доложил:

– Командир, не могу связаться, рация барахлит!

– Делай! Штурман, курс!

Через час полёта стало ясно, что при неработающей связи экипаж потерял ориентировку. Ещё через час, когда радиосвязь удалось восстановить, Ложкин донёс на КП полка о случившемся. Это было в 3 часа 5 минут. Земля сообщила, что аэродромы подскока и базовый закрыты туманом, и порекомендовала идти на восток до выработки горючего.

Обстановка в экипаже стала напряжённой. Слухов вывел обороты на 900 в минуту, с тем чтобы машина держалась в воздухе как можно дольше.

– Командир, делай периодически горки!

Это в какой-то степени помогло продлить время полёта, но все понимали, что горючее в баках не беспрельно, что вынужденная посадка неизбежна. Штурман Колпаков несколько раз выходил к пассажирам, разъяснял обстановку. Когда загорелась красная лампочка, командир приказал всем просматривать землю и искать место для посадки. Но попробуй его найти, когда за бортом почти ничего не видно.

Моторы остановились, хотя этого и ожидали, внезапно. В самолёте стало тихо, так тихо, что было слышно, как винты режут воздух. Шишин повёл машину на посадку, без выбора места, перед собой. На высоте 200 метров земля открылась, но из-за дождя видимость была очень плохая. Однако лётчикам уже не до выбора места, всё равно тяги у моторов нет, нужное самолёту направление уже не придашь. Лишь в последние секунды штурман различил под самолётом лесной массив.

– Садимся на лес, дер-жи-и-сь!

Страшный удар, жуткий скрежет, треск. Тишина...

Самолёт, потерявший связь с полком после трёх часов полёта, ожидали до утра. Когда всё расчетное время вышло, в корпус ушла шифровка: «Экипаж командира корабля Шишина с боевого задания не вернулся, местонахождение неизвестно. Последнее донесение дал в 03.05 о потере ориентировки, дальнейшая связь прекратилась»<sup>1</sup>.

В первой половине дня на имя командира авиаполка Д.М.Равича пришла телеграмма от стрелка экипажа, в ней сообщалось место вынужденной посадки самолёта. Туда немедленно вылетел замполит И.И.Харламов. Погибших оказалось шестеро: четыре члена экипажа (командир корабля Николай Васильевич Шишин, штурман Владимир Васильевич Колпаков, лётчик Федот Гаврилович Смоляков, радист Григорий Ильич Ложкин) и два чехословацких десантника (десятники Милош Фабри и Ян Герман).

Всех оставшихся в живых местные жители доставили в село Иванковцы, а погибших лётчиков и парашютистов – в районный центр Сатанов, где и захоронили в парке, а позже в братской могиле.

Что же привело экипаж к катастрофе? Общую картину, основываясь на архивных документах и личной беседе с оставшимся в живых бортовым техником Иваном Лаврентьевичем Слуховым, я передал, описывая этот полёт. Остается только привести некоторые фрагменты из материалов расследования и донесений. В одном из них часть вины за гибель людей возложена и на тех, кто был на земле, кто руководил действиями экипажа в воздухе.

«При полете к цели экипаж потерял ориентировку и «Три дуба» не нашел. На обратном маршруте попал в сложные метеоусловия, окончательно потерял ориентировку и не справился с выводом самолёта на запасной аэродром.

В 02.28 бортрадист запросил курс на волне связи. С КП полка на все запросы бортрадиста требовали от него перехода на волну пеленгации, но он, в силу малой опытности, команду с земли не принял. Начальник связи полка Поляков и штурман полка Корунов, находясь на КП, проявили полное бездействие и халатность, выразившиеся в том, что они могли бы быстро перестроить пеленгатор, что было легко выполнить, а не требовать от бортрадиста перестройки самолётной рации. Таким образом, время о выводе самолёта было упущено.

Первый запрос курса самолётом начальник радиоузла Малышев на КП полка не доложил. Экипаж летел в сложных условиях и никакой помощи с земли не получил. Находясь в таких условиях, Шишин пытался произвести посадку, но увидел перед собой траншею, не сел и с выпущенными шасси, не включив фар, ушёл на запад. Продолжая полёт по прямой, вскоре зацепился за лес и на скорости врезался в землю у деревни Иванковцы (65 км северо-западнее Каменец-Подольского)»<sup>2</sup>.

Теперь о том, что произошло с экипажем и пассажирами после посадки на лес. В архиве сохранились показания стрелка Петра Богатырева: «Когда я очнулся, то увидел, что лежу на земле, а машина разбита. Я стал вылезать из-под обломков и звать членов экипажа, но никто не откликнулся, только был слышен разговор пассажиров. Затем я услышал голос Слухова и подошёл к нему. Он был тяжело ранен и лежал метрах в пятнадцати от машины.

Остальных членов экипажа мне найти не удалось, было темно, шёл дождь и вокруг много поломанных деревьев. Когда пассажиры узнали, где мы находимся, то отнесли Слухова в ближайший дом. С рассветом я снова начал искать членов экипажа, но они все были убиты и два пассажира тоже. Я дал в часть телефонограмму»<sup>3</sup>.

А вот что рассказал мне бортовой техник Иван Слухов при встрече в 1990 году в госпитале города Краснодара: «Бензин кончился, самолёт врезался в лес и разломился на четыре части. Моторы вошли в землю на

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 28, л. 310.

<sup>2</sup> Там же, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 44, л. 179.

<sup>3</sup> Там же, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 28, л. 342.

полтора метра, а меня далеко отбросило от места падения. Четыре члена экипажа погибли. У Шишина ноги вошли в плечи, головы не было. Правому лётчику Смолякову пульт управления ударил в живот и вышел в спину. Штурману Колпакову как будто кто-то бритвой голову отрезал. Радисту Ложкину бронеспинка правого лётчика сплюснула лицо так, что оно стало тонкое и широкое, как газета. У меня был закрытый перелом правой конечности, переломаны локоть на правой руке, кисть – на левой и два ребра. Кожи на лице не было, одно мясо».

Это была первая потеря на словацком маршруте. Погибли четыре советских авиатора, оказывая военную помощь братскому народу. Им было по двадцать два года, а радисту Ложкину всего лишь двадцать. У Шишина в Новосибирске осталась жена – Мария Андреевна.

В 1952 году на могилу к своим кровным братьям приехал Иван Слухов. Она, как он рассказывал, ухожена, находилась в палисаднике у райкома партии. Члены экипажа похоронены с правой стороны, а словаки – с левой. Слухов принёс цветы и тем и другим и, как он выразился, «хорошо поплакал».

Так было в пятьдесят втором. Как сейчас – не знаю, но предположить можно.

В нынешней Словакии есть удивительный человек, его имя Станко Бурса. Живёт он в Брезно. Многие годы по своей личной инициативе Станко занимается поиском мест падения советских самолётов, устанавливает имена погибших членов экипажей и пассажиров. Занимается этим благородным делом с девятнадцати лет. Сейчас ему под сорок. Работает машинистом небольшого судна, которое развозит по реке Лабе уголь для местных электростанций.

По его сведениям во время аварии на борту самолета № 23, кроме погибших, находились словаки: Ян Кварта, Мартин Новотный, Юзих Феклач, Людовит Мрви, Мрза (фамилия не установлена), Ян Ракита, Антон Полак, Ян Шлепак, Роберт Хомак, Павел Бабек, Власта Каданькова. Все они остались живы. Фамилия ещё одного десантника не установлена. Это была группа бойцов из роты связи. Они так были нужны командованию чехословацкой бригады, но не долетели.

Бурса разыскал многих десантников, попытался через них установить детали катастрофы. Вот что, в частности, рассказал Ян Кварта: «В корпус самолёта ударила какая-то страшная сила. Рокот моторов прекратился с треском деревьев и человеческих выкриков. Меня ударило, и я на мгновение потерял сознание, не мог сам подняться. Вокруг было необычайно тихо. Вскоре послышались стон и зов. Я попытался выбраться из самолёта, мне это удалось. Левая нога у меня была повреждена».

В весьма пикантную историю попал экипаж 336-го полка командира корабля Н.С.Ларионова. В салоне его «восьмерки красной», облепив все иллюминаторы, стараясь хоть что-либо рассмотреть в сплошной непроглядности, летело семнадцать человек. Это была еще одна часть штаба бригады во главе с полковником Пржикрылом. Кроме этого, на борту находился начальник разведки словацкой армии Павел Марцело.

Посматривали за борт и члены экипажа, особенно штурман И.Абдрашитов. Из двадцатипяти боевых вылетов, которые он к этому времени успел совершить, это – первый по специальному заданию. Естественно, штурман волновался, а тут ещё эта мерзопакостная погода. Однако беспокоило его другое – на самолёте барахлила радиоаппаратура, и радист никак не мог связаться с аэродромом посадки. Тем не менее, перевалив по расчёту времени хребет, начали снижаться.

Высота около двух тысяч метров. Ларионов, тоже больше обычного посматривая за борт самолёта, вдруг заметил еле уловимые огоньки. Не поверив своим глазам, он накренил самолёт влево.

– Штурман, огни!

Пока Абдрашитов протискивался к форточке, там кроме сплошной облачности уже ничего не было.

– Наверное, показалось.

– Да нет! А ну-ка выйди в салон, чего-то словаки галдят.

Вернувшись, штурман доложил:

– Они тоже видели огни, но нам ещё лететь минут двадцать.

– Снижаюсь!

Ларионов ввел машину в левый разворот и стал быстро терять высоту. Несколько раз в кратковременных разрывах облачности мелькали заветные огоньки. Это вселяло в лётчика уверенность. На пятистах метрах Ли-2 окончательно вышел из облаков. На темном фоне земли жемчугом горели четыре костра.

– Ни черта не пойму, – разворачивая самолёт, прокричал командир корабля, – это не «Три дуба»! Что скажешь, Шевелёв?

– Не пойму, командир, – ответил правый лётчик.

– Мы же с тобой садились там! Штурман, давай ракеты!

Присматриваясь, Ларионов сделал круг, потом ещё. Убедившись, что это не «Три дуба», что площадка слишком мала, но сесть всё же можно, он стал прикидывать наиболее выгодный вариант захода на посадку.

Белая ракета засеребрила кусочек тёмного неба. Не успела она погаснуть, как на смену ей взвилась еще одна такого же цвета.

– Ребята, нас сажают! Кто-то там соображает. Была не была! Штурман, приведи словаков в боевую готовность, вдруг это немецкий аэродром.

Ларионов приземлил Ли-2, погасил скорость, развернулся и стал, не торопясь, рулить в обратном направлении, готовый в любую секунду дать моторам полный газ. К самолёту бежали люди, в их поведении не было ничего угрожающего. В кабину ворвался Абдрашитов:

– Командир, старший говорит, что мы у своих!

Через несколько минут самолёт окружили люди, подъехало несколько грузовых машин. Оказалось, что экипаж сел на площадку у Брезно, что в сорока километрах на восток от «Трёх дубов». Здесь ожидали на сброс Б-25-е, но прилетел всего один. Аэродромная команда уже сворачивала свою работу, как вдруг появился самолёт Ларионова. Старший по приёму грузов подошёл к командиру корабля:

– Зачем вы садитесь, мы же давали вам ракеты, что можем принять только грузы?

– Но цвет ваших ракет посадочный, белый!

– Да просто у нас нет других.

– Теперь всё ясно.

Выяснилось, что посадку Ли-2 помогли осуществить поручик Теофил Захар, командовавший взводом охраны, и его помощник Иозеф Быстрицкий.

Командир корабля вместе с правым лётчиком обошли площадку и убедились, что ночью с неё не подняться. У партизан нашлась карта. Тщательный её анализ окончательно привел к выводу: взлетать только утром. Идти домой днём тоже опасно, но это меньший риск.

Пока экипаж ломал голову над проблемой взлёта, Пржикрыл связался с аэродромом «Три дуба». Через два часа на площадку Брезно приехал Чирсков. Он вспоминал: «...мне сообщили, что в районе города Брезно на площадке исключительно ограниченных размеров, не приспособленную для приема тяжёлых самолётов и ко всему этому окружённую со всех сторон горами, сел советский самолёт. Я с некоторыми словацкими товарищами выехал в Брезно...

К нам подошёл пилот этого самолёта, им оказался старший лейтенант Ларионов. Он сообщил мне, что были плохие метеоусловия, которые затруднили ориентировку, случайно выскочил на посадочные огни этой площадки и принял её за аэродром «Три дуба». Встал вопрос, как с этой площадки взлететь. Для взлёта она была явно непригодна. Ларионов предложил слить часть горючего и налегке с рассветом, выбрав удачное направление ветра, попытаться взлететь. Я согласился с ним. Пилот он был первоклассный. Ему можно было доверять. Он полностью оправдал это доверие.

Удерживая машину на тормозах, он увеличил максимальные обороты моторам, резко снял с тормозов, машина рванулась, пробежала большую часть площадки, он подорвал её и спокойно перешёл на набор высоты, делая плавные развороты «блинчиком» перед препятствием. Это был поистине мастерский взлёт, который смело можно вписать в лётную биографию пилота»<sup>1</sup>.

Удостоился описания этот уникальный взлёт и в мемуарах А.Е. Голованова: «Получив добро полковника Чирскова, члены экипажа заняли свои месса. Самолёт зарулил на самый край площадки, моторам был дан максимальный режим, по выходе из которого самолёт был снят с тормозов и начал разбег. Лица, относящиеся к лётно-подъёмному составу, легко себе представляют состояние экипажа, а также и разрешившего этот полёт. Почти цепляясь за землю, самолёт какое-то время летел на одной высоте, но, постепенно набирая скорость, вышел всё-таки с границы опаснейшего режима и обрёл маневренность.

Если когда-либо встретится человек, имеющий лётную профессию, ещё молодой, но с сединой в волосах, можете, не спрашивая его, быть уверенным в том, что в его лётной жизни было что-либо похожее на описанный случай и, вполне вероятно, не один раз»<sup>2</sup>.

После взлёта Ларионова Чирсков взял на свою машину прилетевших во главе с Пржикрылом словаков и выехал на «Три дуба».

А вот как вспоминает о случившемся сам Николай Ларионов: «Взлетали утром. Взлёт оказался не легче посадки. Места для разбега мало, земля намочена от дождя, кругом вода. Всё лишнее из самолёта выбросили, часть горючего слили партизанам. Взлетали в обратном направлении, под гору. Быстрицкий обозначил конец площадки. Начался разбег. Казалось, что самолёт еле-еле ползёт, а фигура Быстрицкого стремительно приближается. С трудом оторвал машину от земли. Боевым разворотом поднялся вверх и, используя туман, прошёл линию фронта и благополучно вернулся на свой аэродром, где нас уже считали погибшими».

Экипаж сел на своём аэродроме розовым утром. Николай Ларионов ожидал разноса, но начальник штаба Николай Александрович Шемановский внимательно выслушал доклад и, не задав ни одного вопроса, приказал:

– Хорошо, напишете боевое донесение и можете отдыхать.

В столовой Ларионов, поковыряв вилкой котлету, отодвинул тарелку, посидел несколько минут, молча встал из-за стола и пошёл на выход. В общеджитии он разделся и лег спать.

А вот Абдрашитову отдохнуть не пришлось. По-иному, в отличие от начальника штаба, расценил этот случай штурман полка И.М. Корунов. Несколько часов после завтрака он «воспитывал» Абдрашитова за не-решливость в работе. А потом, когда воспитательный процесс завершился, пришло известие о катастрофе Шишина. Теперь и самому Корунову было не до сна.

...Ивану Михайловичу шёл тридцать первый год. Вывели его на высокую полковую должность, по крайней мере, два личностных фактора – высокие штурманские и организаторские способности. В основе первого

<sup>1</sup> На вечные времена.

<sup>2</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 473 – 474.

лежала техническая грамотность, приобретённая в стенах вечернего электротехникума города Комсомольска Ивановской области, а затем в московской школе авиационных техников. Эти знания закрепились на практике – работал электромонтёром на электростанции и техником по приборам в одном из полков ВВС. Но манило небо. Ступенькой к нему стало Харьковское авиационное училище штурманов.

Что же касается организаторских способностей, то они раскрылись еще в юности. Достаточно сказать о том, что Иван Корунов целый год работал председателем колхоза в своей небольшой деревне Чулково. Было ему тогда семнадцать лет. Проявлялись организаторские способности и на выборных должностях в комсомольской и партийной организациях.

Боевой опыт приобрёл ещё до начала Великой Отечественной войны в составе 1-го тбап. Некоторое время летал вторым штурманом в экипаже Н.Ф.Гастелло, а затем штурманом у командира корабля Петра Бабошкина в гастелловском отряде. Первый отсчёт боевым вылетам на советско-германском фронте начался 23 июня. И пошли они плюсоваться один к одному, периодически воплощаясь в награды: 9 августа 1941 года удостоился ордена Красной Звезды, через год получил орден Ленина, 12 марта 1943 – Красного Знамени, а ещё через год стал Героем Советского Союза. За 303 боевых вылета. Первым с высокой наградой поздравил его командир авиаполка И.С.Аграновский. Он же вручил телеграммы от Голованова и командования авиакорпуса.

Рост боевого личного мастерства продвигал Ивана Михайловича и по службе – штурман отряда, эскадрильи, а когда в апреле 1944 года в авиадивизии начал разворачиваться новый 336-й авиаполк, его штурманом стал Корунов.

Не было ни одного вида боевого задания, в котором не проявил бы себя Иван Михайлович. Летая на ТБ-3, а затем на Ли-2, он частенько выполнял специальные задания различных заинтересованных ведомств. Один из таких ответственных полётов пришлось выполнить еще осенью 1941 года. Полк стоял в Юхнове, ютились в палатках. Пошли дожди, погода затяжелела. И вот в один из дней командованию авиаполка по линии НКГБ подбросили задание: в разных точках в районе Минска десантировать несколько разведывательных групп. Выбор пал на экипаж Бабошина.

К готовому к вылету ТБ-3 подвезли пассажиров. Их было человек двадцать пять, все молодые, добротны одетые, а грузами обвешаны до предела. От дождя укрылись под «зонтиками» крыльев. Разрешения на вылет всё нет и нет. Коротая время, стали присматриваться друг к другу, обмениваться незначительными фразами. В составе группы был объект всеобщего экипажного внимания – молоденькая, броской красоты девушка. Какой молодой человек, если ему двадцать, откажет себе в удовольствии задержать несколько дольше свой мужской взгляд на красивом девичьем личике! В экипаже евнухов не было. Кто-то из группы пассажиров заметил этот глазной «обстрел» объекта, подошёл к авиаторам и без дипломатии спросил:

– Нравится?

За всех ответил лётчик Василий Кривонос:

– Зачем рисковать такими красивыми девчатами?

– Э-э-э, товарищи лётчики, у нас есть такие задания, которые может выполнить только женщина. А её красота, – разведчик кивнул головой в сторону дивчины, – это своеобразный паспорт. Летит она уже второй раз. Первое задание выполнила успешно, но чуть не погибла. После приземления легализовалась, устроилась к фрицам официанткой в столовую, а когда освоилась, выполнила свое задание – подсыпала в первое отраву. Однако её заподозрили и взяли. Били несколько дней, но она молчала. В разгар побоев в камеру вошёл гестаповец, накричал на «безжалостных палачей» и приказал привести арестованную к нему в кабинет. А там – вино, закуски, фрукты. Начался разговор без криков и брани, без угроз и запугиваний. В конце концов, стало понятно: гестаповец предлагает сотрудничество. Проявила интерес, стала торговаться, а потом, как бы между прочим, попросилась в туалет. В общем, удалось убежать. Несколько часов провела под водой в зарослях речки, дыша через камышинку. Так вот и вырвалась из лап смерти. Вернулась, подлечилась после побоев, а теперь – снова на задание.

– Такое же?

– Э-э-э, лётчики, в нашей работе я могу рассказывать только о том, что было, и то далеко не всё.

– Она знает немецкий?

– В совершенстве!

После услышанного интерес у экипажа к дивчине ещё больше возрос. Правда, чисто мужской интерес уступил место восхищению её мужеством и смелостью.

Непогода не позволила в этот вечер даже подняться с аэродрома, вылет перенесли. Лишь через сутки задание удалось выполнить. Как старался экипаж! По сути дела, они только после рассказа накануне вечером стали в полной мере осознавать, какие героические люди их пассажиры. Оказалось, что среди них много политэмигрантов – немцев, итальянцев, румын, словаков.

Взлетели затемно, нацарапали 2500 метров и пошли курсом на Минск. Погода – словно по заказу: редкая облачность с прекрасной видимостью. В районе Орши попали под прожектора и зенитный огонь. В кабине – светло словно днём. Тело самолёта стали жалить осколки – вжи-у, вжи-у. Спасла облачность, которой Бабошин умело прикрывался. Прожектористы потеряли бомбардировщик из виду, разрывы снарядов остались позади. Задание экипаж выполнил успешно. Пассажиры, ставшие за эти сутки родными, были доставлены точно



по назначению. Об этом стало известно на следующий день после возвращения. А вот пробоин в самолете оказалось 160.

К личным наградам Ивана Корунова необходимо добавить и те, которыми был удостоен весь коллектив 1-го авиаполка, ибо в них – частичка его боевого труда. При получении гвардейского звания, ордена Красного Знамени и собственного наименования «Брянского», в полку состоялись митинги. На одном из них выступил Корунов:

«Наш гвардейский полк получил орден Красного Знамени. Эту высокую награду мы заслужили в жестоких боях с врагом. Мы клянёмся, что ещё лучше будем драться, штурманы ещё точнее будут громить проклятых гитлеровских порабитителей».

Свое обещание Иван Михайлович выполнял добросовестнейшим образом в каждом боевом вылете. Но постепенно, начиная с должности штурмана эскадрильи, а позже и авиаполка, его вклад в дело разгрома врага становился все более весомым. То, что он делал сам как штурман корабля – это вклад зримый. Его можно выразить количеством боевых вылетов, числом взорванных складов, железнодорожных эшелонов и т.п. Но то, что им сделано в деле подготовки молодых штурманов авиаполка, казалось бы, осязаемых результатов не имело. Но это не так. Даже эту сторону его деятельности можно выразить цифрами. Представляя Корунова к званию Героя Советского Союза, командир авиаполка отмечал:

«Летает днём и ночью... За время Отечественной войны не имеет ни единого случая потери ориентировки, лично подготовил 13 ночных штурманов, которые в настоящее время летают самостоятельно в любых условиях. Штурманский состав эскадрильи сплочён и всегда готов выполнить любое боевое задание»<sup>1</sup>.

А в истории части дана оценка этой его работе уже как штурмана авиаполка: «Большой и плодотворный труд вложил в дело штурманской службы Герой Советского Союза Корунов. Так как на должности штурманов в полк были направлены люди, которые только что окончили военные училища и не имели практического опыта боевой работы, он, оценив всю серьезность и предстоящий труд по вводу их в строй, ходатайствовал перед главным штурманом АДД о том, чтобы все они прошли специальную программу лётного центра... Корунов сумел многим молодым штурманам привить свои личные качества в боевой работе, они шли в бой не жалея сил и жизни, чтобы точно выполнить задания и нанести большие потери врагу»<sup>2</sup>.

Всего за годы войны Иван Михайлович подготовил 29 молодых штурманов. И то, что его подчинённые в основном безошибочно водили корабли на цели, в том числе и на «Три дуба», немалая его заслуга. Именно поэтому спрос с Абдрашитова был серьёзным...

Впервые в эту ночь в Словакию ушёл экипаж молодого командира корабля 1-го авиаполка И.В. Горбунова. На борту находился ещё один лётчик – заместитель командира эскадрильи С.П. Слепцов. Он на «Три дуба» уже слетал и теперь давал Горбунову провозной.

Командир корабля уважал и ценил этого способного лётчика, выходца из ГВФ, полкового авторитета. Летать с ним не приходилось. И хотя присутствие на борту старшего по должности всегда вызывает определённое неудобство, Горбунов шёл в этот полёт с желанием, ибо давно исповедовал принцип: ничего в авиации нет более ценного, чем опыт, через него желающий летать становится лётчиком, а желающий хорошо летать – классным лётчиком.

Второй пилот экипажа Владимир Катымаев уступил «гостю» своё рабочее место. Слепцов сел, снял шапку, поправил слева и справа очаги последних на голове волос, натянул шлем, потрогал штурвал и сказал Горбунову:

– В управление я не вмешиваюсь, работай сам, буду только подсказывать.

Перелетели в Кросно, зарулили на стоянку, приняли груз и ушли на задание. Первую часть маршрута летели между слоями облачности, затем Слепцов сказал:

– Выходи на чистый простор, скоро будет каменный маяк – гора Герлаховка. Старайся, чтобы она всегда была в поле зрения. Это и ориентир и безопасность.

Горбунов потянул штурвал на себя. Пробив верхний слой облачности, оказались под луной. Вскоре справа по курсу на ровном поле облаков стал вырисовываться бугор. Это Герлаховка. Действительно как каменный маяк. Штурман Константин Осадчий зашелестел картой, дал поправку в курс.

Прошло тридцать минут полёта. Радист Александр Гайдуков доложил, что стали прослушиваться сигналы приводной, правда, они очень слабые. Внесли ещё одну поправку в курс. Слепцов попросил борттехника Николая Исаева позвать из грузового салона правого лётчика.

– Катымаев, хватит торчать в хвосте самолёта, давай учись. Значит, ещё раз напоминаю: Грон тянется с севера на юг, аэродром западнее; направление посадки – вдоль реки, северным курсом, то есть ноль градусов; идём прямо на приводную, как только стрелка компаса пойдёт в обратном направлении – мы над аэродромом; делаем коробочку, берём курс ноль и начинаем снижение.

Дождавшись, когда стрелка РК остановилась, а затем тронулась в обратный путь, Слепцов приказал:

– Иван, выходи на нулевой курс! Можно снижаться.

Горбунов прибрал газ, выпустил закрылки на пятнадцать градусов, выпустил шасси, дал левую ногу, создал крен. Самолёт пошел вниз, выписывая круги. Весь экипаж собрался в кабине пилотов и, затаив

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 33, оп. 793756, д. 23, л. 285.

<sup>2</sup> Там же, ф. 336-го ап, оп. 595293, д. 1, л. 37.

дыхание, следил за снижением. Слепцов усадил Катымаева на правое сиденье, а сам стал за спиной Горбунова.

– Командир...

– Не мешать! – оборвал Слепцов.

Опускались до тысячи метров. Оценив обстановку, Слепцов дал команду прекратить снижение и возвращаться. Уже на обратном курсе заместитель командира эскадрильи пояснил:

– Можно было попробовать и пробиться, но тогда бы мы нарушили приказ.

Из этого полёта Иван Горбунов вынес главное – все предполётные указания надо выполнять строго.

Успешно выполнил задание, но не вернулся в родные пенаты экипаж командира корабля 23-го авиаполка А.П.Нестерова. За скромность, порядочность, добротную боевую работу Александра Петровича в авиаполку уважали все – и коллеги, и начальство. Достаточно сказать о том, что всего лишь месяц с небольшим назад он удостоился чести получать в Кремле полковой орденом Красного Знамени. В делегацию вошло три человека: заместитель по политчасти В.П.Яковлев, старший штурман В.А.Михайлов и он, Нестеров.

Перед загрузкой самолета в Кросно часть экипажа (командир корабля и штурман получали задание) и их самолёт с бортовым номером «20» попали в объектив фотоаппарата Александра Устинова. Сказав лётчикам, что плохих фотографий он не делает, а хорошую надо будет подождать, корреспондент умчался на своей «эмке» в другой конец аэродрома. Не успел борттехник Владимир Ильич Колосков внешне осмотреть самолёт, как к нему подкатила машина с грузом, а за ней в полной экипировке подошла группа чехословацких бойцов. Один из них, лет сорока, подавая список, на чистом русском языке представился:

– Капитан Михаил Глидер, со мной корреспондент «Комсомольской правды» Сергей Крушинский и двенадцать бойцов парашютно-десантной бригады, а в мешках пятьсот килограмм фотоматериалов и кинофильмы.

– Так вы наш, советский? – спросил правый лётчик Николай Шабанов.

– Весь – от сапог до шапки!

...Военный корреспондент «Союзкинохроники» Михаил Глидер, вернувшись летом 1944 года в Москву из очередной фронтной командировки, узнал, что режиссёр Копалин получил задание сделать фильм «Чехословакия» и подыскивает кинооператора. На хорошие дела у Глидера нюх превосходный, и своего шанса поработать в серьёзном фильме он не упустил. Уже на следующий день Глидер держал путь к месту дислокации 1-го чак.

Десять дней со своим неизменным стационарным аппаратом «Аймо» пробыл он у чехословацких воинов, снимая различные бытовые сценки, учения личного состава, а под конец запечатлел даже парад частей корпуса. Сцены из мирной жизни надо было дополнить боевыми эпизодами, и Михаил Глидер после небольшого перерыва вновь направился в чехословацкий корпус, а точнее, во вторую воздушно-десантную бригаду, которая в это время вела бои.

Командир бригады полковник Пржикрыл, уже немолодой кадровый офицер, с двумя, помимо чехословацких, советскими орденами – Суворова второй и Отечественной войны первой степени, узнав о намерениях Глидера, предоставил ему полную свободу действий. На киноплёнку легли первые кадры боевой деятельности бригады.

Как-то на передовую приехал маршал И.С.Конев и, вполне понятно, не мог не попасть в хозяйство Пржикрыла, а Глидер, в свою очередь, не мог не воспользоваться этим редким случаем. Отсняв на плёнку беседу маршала с офицерами, оператор узнал, что бригаду планируют перебросить в Словакию. Глидер всегда считал, что родился под счастливой звездой, а теперь, узнав эту ошеломляющую для себя весть, окончательно в этом убедился.

Добившись разрешения на полёт в повстанческий район, оператор стал готовиться. А тут – нет, удача одна не приходит! – весть о том, что прибывшее из Лондона высокое чехословацкое начальство будет награждать воинов бригады. Процедуру вручения орденов в первом батальоне Глидер заснял утром 22 сентября, во втором – перед обедом. На плёнку легли уникальные кадры. Нет, фильм о Чехословакии будет изумительным! Уже к вечеру оператор был в Кросно.

Приблизительно через час стали садиться самолёты. Как только они зарулили на стоянки, к ним потянулись, ориентируясь по бортовым номерам, десантники и машины с грузами. Получив инструктаж командира корабля о том, как держать себя при взлёте, в пути, а особенно по прибытии, дабы не попасть под пропеллеры, Глидер с группой чехословацких бойцов устроился на боковом сиденье и приготовился к взлёту.

Мотаясь по фронтам, оператор часто пользовался самолётами. На основе приобретённого опыта усвоил одно авиационное правило – полет начинается с зелёной ракеты. Но её всё нет и нет. Члены экипажа томились у самолёта и на вопрос оператора только пожимали плечами. А тут по обшивке Ли-2 забарабанили капли дождя. Вначале они были редкими и мелкими, затем поуще и покрупнее. Лётчики поднялись в самолёт. Кусочек неба, который прсматривался в проёме незакрытой двери, как-то враз посерел, замутнился. В салон, смеживая людям веки, потекла озоновая прохлада. Под звук дождя не хотелось даже думать. Появилась редкая на войне возможность расслабиться.

Длилась она недолго. Вскоре тёмный чрев двери озарился красным светом. Глидер знал – это отбой. Потянулись томительные минуты ожидания. Тут к нему и подсоединился корреспондент «Комсомольской правды».

...Сергей Константинович Крушинский. Фронтовые корреспондентские дороги привели его в штаб 1-го Украинского фронта. У члена Военного совета К.В.Крайнюкова повстречался с заместителем начальника военного отдела «Правды» майором Б.Н.Полевым. Поселились в одной комнате общежития и приступили к работе.

Крушинский мотался по частям фронта на редакционной «эмке». Промокший до нитки, пропылённый до костей, он собирал крупницы боевой фактуры, лепил из них свои сочные корреспонденции, отсылал в Москву, а вечерами умудрялся, уединившись на часок-другой, посидеть над повестью, которую он творил с такой же увлеченностью, с какой делал свою корреспондентскую работу.

Уже после войны в предисловии к книге Крушинского «Наше время», вышедшей в 1960 году, через несколько месяцев после смерти Сергея Константиновича, Борис Полевой писал: «Автор этой книги был прекрасным советским человеком, журналистом в каждой клетке своего существа. Он был одним из тех, кто умеет чувствовать биение пульса своего народа. У него был острый глаз, тонкий слух и какая-то святая постоянная неудовлетворенность собой...

Превыше всего ценил правду жизни. Убеждённый, что наше социалистическое бытие интересно и прекрасно во всех своих проявлениях и не нуждается ни в украшателстве, ни в сглаживании углов, ни в умолчании, ни тем более в лакировке, он умел взволнованно и страстно рассказать эту правду...

Лакировщиков ненавидел ненавистью человека, знающего, что такое жизнь, что такое война, понимающего, какой дорогой ценой даются наши победы. И просто, не трудясь даже скрывать, презирал тех из коллег, кто спокойно жил себе во вторых эшелонах, варя жидкую похлёбку своих корреспонденций из фактов, извлечённых в политдонесениях, с прибавлением изрядной доли розового сиропа...

Да, это был настоящий советский человек, с честной, чистой душой, широко, по-русски открытой для всего хорошего, и потому непримиримо злой ко всем проявлениям пошлости, приспособленчества, чиновничества, ловкачества и всего того, что в среде военных корреспондентов определялось одним всеобъемлющим, но довольно выразительным словом «арапство».

Таким он был – талантливым, зорким, непреклонным в достижении цели, непримиримым в отстаивании того, в чём он был убеждён, деятельным, сдержанным в общении с людьми, храбрым. Он готов был поделиться с товарищем последней коркой, рискуя жизнью, спасти друга».

Приведённая цитата оказалась большой. Но я, честное слово, не мог выбросить из нее ни одной фразы, ибо каждая из них является важной деталью в той «скульптуре» внутреннего мира Крушинского, которую так умело и тонко вылепил Борис Полевой.

Что же касается заботы о других, то в том же предисловии Полевой приводит такой пример. В тяжёлых боях за Дуклинский перевал им пришлось удирать на вездеходе от наседавших немцев, и Крушинский, заметив медицинскую сестру, которая тащила на каком-то приспособлении раненого чешского бойника, заставил водителя остановить машину, чтобы взять обоих.

Тогда, в дни горячей работы в частях 1-го Украинского фронта они – Полевой и Крушинский – сдружились. О восстании в Словакии знали оба. Полевой начал пробывать себе командировку. Как-то вернувшись поздно вечером в комнату, он не застал Крушинского. «Эмка» и её водитель Пётр Васильевич Галахо находились на месте, на месте была даже рукопись повести, а вот Крушинский – как в воду канул. Вместе с ним исчезли и вещи боевой принадлежности – трофейный автомат Полевого и две итальянские гранаты-самоварочки. Заподозрив неладное, Борис Николаевич приступил к допросу водителя. Тот признался, что отвёз своего шефа в Кросно...

Завершив погрузку, экипаж и пассажиры ожидали командира корабля и штурмана и, коротая время, знакомились друг с другом. Вниманием всех завладел Крушинский. Он был коренаст, с виду нетороплив, даже флегматичен. Широко поставленные глаза излучали теплоту. Разговаривая, он то и дело снимал шапку и приглаживал свои коротко остриженные волосы. Своими рассказами он покорила лётчиков.

Бортовой техник Колосков, который тогда не знал его имени, не знает его и сейчас, когда я пишу об этом, в одном из писем сообщил мне: «...стоило ему вступить с нами в разговор, как мы увидели в нём очень доброго, весёлого человека... Пока мы ожидали команду на боевой вылет, этот симпатичный капитан покорила нас своим поведением и так увлёк рассказами, что я и не заметил, как подошёл командир корабля».

Экипаж и пассажиры построились.

– Метеообстановка сложная, – сказал Нестеров, – верхняя кромка облаков порядка четырёх тысяч метров, но это предположительно, так как разведчик погоды её определить не смог. Нижнюю узнаем при подходе.

Зелёная ракета прервала последние указания командира. Пассажиры, а их было четырнадцать, поднялись в салон. Лётчик Шабанов закрыл дверь, Колосков запустил моторы.

Высоту над Кросно набирали по спирали, вышли за облака, штурман Бахмут дал курс. В районе линии фронта к самолёту потянулись огненные нити. Снаряды, раскрашивая облака, рвались ниже. Нестеров прика-

зал Колоскову привести в готовность бортовые пулемёты. Владимир Ильич вышел в салон. Там пассажиры давили лбами иллюминаторы.

– Где мы находимся? – спросил Глидер.

– Перелетам линию фронта.

Подготовив пулеметы к бою, борттехник вернулся на свое рабочее место, но уже через несколько минут вынужден был бежать назад – стрелок Николай Каледин просигналил о появлении истребителя. Сперва отпугнули его очередями из турельного и бортовых пулемётов, а затем манёвром и уходом в облака проворно скрылись с его глаз.

Выждав ещё несколько минут, Колосков решил вернуться к своим прямым обязанностям – необходимо было задействовать антиобледенительную систему и переключить бензобаки. Перед дверью пилотской кабины его остановил резкий толчок. «В чем дело?» – пронеслось в голове. Всё прояснила мгновенно наступившая тишина – моторы обесточены. Рванул дверь. Две руки – одна борттехника и вторая правого лётчика – сошлись на кране переключения. Моторы пошли. Увлёкшись отражением атаки истребителя, все перестали следить за расходом горючего.

Когда горячка от нападения истребителя прошла, подняли высоту с таким расчётом, чтобы обезопасить пролёт высокогорного участка маршрута. Наконец долгожданная команда штурмана. Наступил самый ответственный и самый нервный этап полёта – посадка. Не верить Александру Бахмату нельзя, он основывается на своих штурманских расчётах. И все же... и все же. О действиях экипажа в эти трудные минуты рассказывает Владимир Колосков:

«В кромешной темноте, в облаках, не зная местности, мы стали снижаться по узкой спирали. Вглядывались до боли в глазах, до тёмных и светлых пятен, так хотелось увидеть землю. А земли всё нет. Кругом сплошная облачность, летим, будто в какой-то огромной посудине, наполненной молоком. Скорость самолёта ощущаем только по приборам да по работе двигателей. Томительно тянется время, когда знаешь, что кругом горы, но их не видно, и не знаешь, когда кончится облачность и на какой высоте.

Весь экипаж был занят поиском посадочной площадки. Мы все оказывали помощь командиру: правый лётчик и стрелок следили за землёй, штурман – за курсом, я – за показаниями высотомера, а радист слушал эфир, следили за радиogramмами. Заходим на посадку. По команде Нестерова включаю фары, выпускаю шасси, закрылки, и вот долгожданное касание земли колесами».

У меня есть редкая, а вернее, единственная возможность привести описание этого полёта уже представленными читателю советскими пассажирами. Михаил Глидер: «Наконец мы пошли под облаками. Луна осветила нас. Казалось, что мы плывём по морю. Гор не видно, они затянуты дымкой. Москва передавала концерт. Погода стала портиться. Лётчики искали аэродром, но внизу ничего не было видно. Сбросили несколько ракет. Уже хотели возвращаться, как вдруг с земли поднялась ракета. Пошли на снижение. Дождь хлестал по крыльям. Вот и выложенная буква «Т». Сделали несколько кругов и, наконец, приземлились»<sup>1</sup>.

Сергей Крушинский: «Помню, летели мы над облачной пеленой. Расстилавшиеся внизу плотные, ярко освещённые лунным светом облака напоминали нашу русскую заснеженную степь. Один только раз картина изменилась – впереди над облаками выросла огромная чёрная глыба. Мы обошли ее стороной. То была скала, венчающая самую высокую в Чехословакии каменную гряду – Высокие Татры. Эту горную вершину, служившую ориентиром при ночных полётах нашей авиации, чехословацкий народ впоследствии в знак признательности Советской Армии назвал пиком Сталина. Достигнув нужной зоны, пилоты пробрили облачную пелену и опустились на лётное поле аэродрома «Три дуба». Нас встречали вооружённые люди с красными лентами на шляпах, фуражках или на груди»<sup>2</sup>.

После разгрузки настало время прощаться. Оно было сердечным. Пожелав друг другу обязательно дожить до победы, пассажиры на машине уехали в Гайники, а экипаж пошёл в обратный рейс.

Высоту набрали в левом развороте. Сплошная дождевая облачность заставила включить антиобледенительную систему. Однако на 1200 метрах лётчики почувствовали падение скорости подъема. Стрелка высотомера замедлила свой бег. Стало понятно: самолёт из-за интенсивного обледенения теряет свои аэродинамические свойства, а антиобледенительная система с этим врагом номер один не справляется.

Оставалось набрать каких-то 300 метров, но это моторам оказалось не под силу. Выходить на горизонтальный полет рано – вокруг горы большей высоты. В этой обстановке у экипажа было только два варианта: или покидать самолёт, или крутить обратную спираль на посадку. Но какой лётчик оставит в беде боевую машину, не попытавшись её спасти! Решили снижаться, договорившись на всякий случай, что всем необходимо быть в готовности оставить борт. К счастью, все обошлось благополучно. На мокрую посадочную полосу плюхнулись «утюгом», но могло быть и хуже.

Узнав о случившемся, Чирсков сказал:

– Самолёт замаскируйте и держите в постоянной готовности к вылету.

На аэродроме «Три дуба» остался с ночёвкой первый советский самолет. А во Львове начальник штаба авиадивизии Николай Шевчук в боевом донесении указал: «Лейтенант Нестеров (130 боевых вылетов) сидит на точке Чирскова, причина неизвестна. Доставил 14 человек и 500 кг фотоматериалов»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. – М., 1947. – С. 204.

<sup>2</sup> Крушинский С.К. В стране друзей. – М., 1951. – С. 6.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 20, л. 97.

Тринадцать самолетов Ли-2 5-го авиакорпуса в ночь на 27 сентября перебросили в Словакию 106 человек чехословацкой бригады и 12,91 тонны груза (крупнокалиберные пулемёты, автоматы, боеприпасы к ним и гранаты). Обратными рейсами улетели 36 советских авиаторов.

Итак, первая сотня бойцов чехословацкой бригады прибыла на помощь восставшей Словакии. У каждого здесь – у одних близко, рукой подать, у других подальше – был дом, родные, считавшие их погибшими или пропавшими без вести. Но они остались живы и прилетели, чтобы помочь своей Родине. Их ждали горы, снега и суровые испытания.

Прибывшее подкрепление сразу вступило в бой, что значительно изменило обстановку в районе Зволена. Врага удалось отбросить на 30 километров.

Всего, с учётом работы Б-25, повстанцы в эту ночь получили 13,57 тонны грузов. Начальник штаба 1-го Украинского фронта В.Д.Соколовский донёс в ГШ: «На 27 сентября для переброски чехословацкой бригады на аэродромах Кросно было подготовлено и загружено 66 транспортных самолётов. В период с 20.00 до 22.00 поднялись в воздух 33 самолёта, а в дальнейшем в связи с резким ухудшением погоды выпуск самолётов был прекращён. Из поднявшихся самолётов 13 приземлились в пункте назначения, а остальные 20 с маршрута вернулись на свои аэродромы. Местонахождение одного самолёта уточняется. Переброшено 106 человек и 13 тонн боеприпасов. На 28 сентября улучшение погоды не предполагается»<sup>1</sup>.

Ночную работу 5-го авиакорпуса с аэродромов подскока противник давно засёк. 27 сентября Кросно подвергся обстрелу из дальнобойной артиллерии. Первые снаряды разорвались в 19.00. Обстрел продолжался до утра с перерывами между огневыми налётами в два-три часа. Благо советских самолётов на аэродроме уже не было, однако лётное поле было выведено из строя. К вечеру следующего дня ВПП отремонтировали. В 19 часов, с завидной немецкой пунктуальностью начался обстрел. Но в эту ночь Ли-2 с Кросно не работали.

Зато атакам с воздуха подвергся аэродром 336-го авиаполка Цунюв. «Ме-110» вывалились из облаков, внезапно с высоты 100 метров сбросили осколочные бомбы с мгновенными взрывателями. Личный состав был на аэродроме, стрелки бросились к самолётам и вместе с зенитчиками системой заградительного огня из УБТ отогнали немецких лётчиков. Через 20 минут еще один самолёт противника пытался прорваться к аэродрому 23-го авиаполка. Но и здесь стрелки защитили свои самолёты от бомб неприятеля.

В эти дни в деле снабжения словацких повстанцев произошло важное событие. Как уже отмечалось, военными грузами патриоты Словакии снабжались со спецбазы № 106 в Калиновке. В своё время она создавалась для снабжения Национально-освободительной армии Югославии силами 5-й авиадивизии АДД, авиаполки которой дислоцировались здесь же, в Калиновке. К осени 1944 года советско-германский фронт продвинулся далеко на запад. Это обстоятельство вызвало настоятельную необходимость в перебазировании авиадивизии и специальной базы ближе к фронту. Таким местом для соединения был выбран аэродром Рошиори-де-Веде, а для базы город Крайова. Оба пункта на территории Румынии.

5 сентября 1944 года ГКО принял по этому вопросу специальное постановление «О мероприятиях по оказанию помощи НОАЮ». В нём, в частности, начальнику Тыла Красной Армии генералу А.В.Хрулёву предписывалось: «...организовать в Крйове перевалочную базу для концентрации, сортировки, упаковки и подготовки для транспортировки грузов, предназначенных для НОАЮ. После организации и налаживания работы на новом месте (Румыния) перевалочную базу в Калиновке расформировать, а личный состав базы Калиновка обратить на формирование базы в Румынии»<sup>2</sup>. Постановление устанавливало сроки перебазирования и организации базы на новом месте – 25 сентября.

Так как словацкие повстанцы снабжались военно-техническим имуществом с этой же базы в Калиновке, встал вопрос, как быть дальше. Было принято решение часть базы в Калиновке оставить, определив ей одну-единственную задачу – снабжение восставшей Словакии. Эта часть базы стала филиалом спецбазы в Крайове. Возглавил её полковник С.И.Пикуль, бывший ранее заместителем у В.Я.Прянишникова.

Начальник тыла 1-го Украинского фронта генерал Анисимов получил из Москвы следующие указания: «К утру 19 сентября любыми средствами транспорта доставить на станцию Калиновка заместителя начальника спецбазы НКО полковника Пикуля и 100 парашютно-десантных мешков»<sup>3</sup>.

Этот документ даёт основание предполагать, что решение о создании в Калиновке базы для снабжения словацких повстанцев было принято после перебазирования спецбазы № 106 в Крайову или в процессе этого перебазирования.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф 336, оп. 2712, д. 106, л. 274.

<sup>2</sup> РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 301, л. 103.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 215, л. 28.

## 12. Трудный месяц завершён

Во второй половине сентября обстановка в повстанческом районе Словакии продолжала ухудшаться. Гитлер сменил командующего группировкой немецких войск, назначив вместо генерала Бергера генерала СС Хёфле. С фронта были переброшены новые соединения, авиация и танки. Особенно свирепствовала в борьбе против словацкого народа эсэсовская бригада под командованием Дирлевангера, отличившаяся своей жестокостью при подавлении восстания в Варшаве. Гитлеровцы окружили повстанческий район бронированным кольцом, авиация наносила по нему непрерывные бомбовые удары.

К концу сентября освобожденная территория Словакии значительно уменьшилась. Однако сопротивление патриотов показывало, что расчёты фашистского командования на быструю ликвидацию восстания в Словакии провалились.

Продвижение советских войск в ходе Карпатско-Дуклинской операции также не отличалось высокими темпами, ибо, предвидя угрозу их прорыва в Словакию, гитлеровское командование во второй половине сентября продолжало усиливать свою группировку перед 38-й армией и 4-м Украинским фронтом.

И все же советским войскам удалось к концу сентября выйти к главному Карпатскому хребту. Наступление наших войск лишило противника возможности обрушить сосредоточенный удар по повстанцам и облегчило их борьбу против карателей.

В.В.Марьина отмечает: «В сентябре сложилось равновесие сил между повстанцами и оккупантами. На стороне первых были количественный перевес, поддержка населения освобождённых территорий, энтузиазм начала открытой борьбы, вера в её справедливость. На стороне вторых – лучшая техническая оснащённость, опыт ведения боевых действий, помощь официальных словацких властей. Сначала нацисты полагали, что подавление повстанцев будет иметь характер обычной полицейской карательной акции, руководителем которой был назначен генерал СС Г.Бергер. Однако в течение месяца восстание подавить не удалось, и в конце сентября Бергер был заменён обергруппенфюрером СС генералом полиции Г.Хёфле, от которого Берлин требовал решительных действий. Укрепив подчинённые ему силы новыми воинскими частями и разработав план захвата повстанцев в «котёл», Хёфле готовился к тому, чтобы нанести восставшим окончательный удар. Надежды на помощь восстанию со стороны Красной Армии не было: она ещё была далеко, пробивалась с тяжёлыми боями через карпатские перевалы на территорию Словакии»<sup>1</sup>.

Таким образом, к концу сентября боевые действия на фронте повстанческой зоны почти повсеместно прекратились. Гитлеровцы подтягивали новые силы, а повстанцы ожидали из СССР пополнение, новые партии оружия и боеприпасов. Нужда в них оставалась великой.

А еще у борющейся Словакии не было достаточного военного опыта, не хватало толковых руководителей.

В связи с этим СНС попросил руководство КПЧ обратиться к советскому военному командованию с просьбой прислать в Словакию опытного военного специалиста. К.Готвальд направил заявку в УШПД. Кроме этого, понимая, что КПС приходится работать в весьма сложной обстановке, он решил помочь словацким коммунистам и кадрами.

Для работы в Словакии стали готовиться представители заграничного руководства КПЧ Ян Шверма, Марек Чулен и депутат Рудольф Сланский. В начале третьей декады сентября они вылетели в Киев, где в УШПД решался вопрос о подборе военного советника для СНС.

...20 сентября 1944 года начальник штаба партизанского движения 3-го Украинского фронта полковник Алексей Никитович Асмолов получил приказ расформировать свое хозяйство. А через несколько дней его срочно вызвали в Киев. Из Тирасполя в столицу Украины выехал на автомашине. Дороги, разбитые войной, были просто ужасны. На их неровностях невозможно было даже спокойно думать. А от мыслей, тем более когда подводится итог большому периоду боевой жизни, уйти невозможно.

Штабы партизанского движения, руководимые Асмоловым на Северо-Западном, Юго-Западном и 3-м Украинском фронтах, внесли свой весомый вклад в дело освобождения страны. За это время было подготовлено и переправлено в тыл врага в многочисленных диверсионных, разведывательных и подпольных группах более полутора тысяч человек. На месте они обросли людьми и, став партизанскими отрядами и соединениями, нанесли врагу значительный урон. «Надо найти время и подвести итоги трёхлетней партизанской борьбы в тылу врага», – думал Асмолов. Не давал покоя и неожиданный вызов к начальнику штаба партизанского движения Украины Т.А.Строкачу.

Тимофей Амвросиевич принял Асмолова без промедления. Работа штаба партизанского движения любого ранга с кадрами отличалась от работы штабов армейских частей и соединений тем, что здесь при назначении на какую-либо новую должность у кандидата спрашивали согласия. Так поступил и Строкач. После приветствий и тёплых слов он без всякой дипломатии спросил:

– Нет ли, Алексей Никитович, желания махнуть в Словакию? Обстановка там с каждым днём становится всё хуже и хуже, несмотря на нашу огромную помощь. Там недавно создан Главный штаб партизанского движения. Военное командование и Клемент Готвальд просят направить в этот штаб нашего советника, имеющего опыт руководства партизанской борьбой. Вот его письмо к нам, почитай (документ № 77).

<sup>1</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 109.

Ознакомившись с той частью письма, где выражалась благодарность за оказанную военную поддержку и давалась информация о действиях партизан, Асмолов внимательно вчитался в концовку документа: «Прошу оказать нам помощь кадрами (несколько штабных работников в качестве советников, опытных командиров партизанских отрядов и радистов) и оружием. Особенно прошу послать в качестве советника при организуемом чехословацком партизанском центре генерал-лейтенанта Андреева»<sup>1</sup>. (В.А.Андреев являлся заместителем Строкача. – А.С.).

– Интересно, при чём здесь я, если Готвальд просит Андреева?

– Относительно Андреева у нас другие планы. И вот тебе мое личное мнение: мы напрасно искали бы для Словакии человека, более подходящего, чем ты. Ну, как?

– Я готов!

– Вот и хорошо! Полетишь вместе со словацкими товарищами. Собирайся, подбирай себе помощника и изучай оперативную обстановку.

Из Киева в Москву на имя Готвальда ушёл ответ: «Против отправки генерал-лейтенанта Андреева в Чехословакию в качестве советника при чехословацком партизанском штабе ЦК ВКП (б) Украины возражений не имеет. Товарищ Андреев хороший командир и с задачей справится. Но со своей стороны мы предлагаем полковника Асмолова, имеющего большой практический опыт в организации и руководстве партизанским движением. Если это предложение будет принято, товарищ Асмолов немедленно вылетит в Чехословакию в качестве советника при чехословацком партизанском штабе»<sup>2</sup>.

Согласие было получено. Начались сборы в дальнюю дорогу. Асмолов подобрал себе нескольких помощников. В частности, из Тирасполя он вызвал способного и энергичного офицера М.С.Цареградского. Кроме него в группу вошли опытные партизанские командиры; майор Я.Г.Филатов, старший лейтенант М.Е.Клоков, З.П.Седненко и радист Мартин Зайнер – немецкий антифашист. Основная задача группы состояла в том, чтобы помочь руководителям восстания наладить работу Главного штаба партизанского движения Словакии.

Затем Асмолов встретился с чехословацкими товарищами – членами ЦК КПЧ Марекон Чуленом и Рудольфом Сланским и с членом Политбюро Яном Швермой. Они начали готовиться к отлёту ещё неделю назад. Это видно из депеши Пики Ингру от 22 сентября: «Сообщаю, что сегодня в Словакию вылетает депутат Шверма (через партизанский штаб)»<sup>3</sup>.

Самое приятное впечатление у Асмолова оставило знакомство со Швермой. По профессии он – журналист, ещё до войны редактировал газету «Руде право», его статьи печатались не только на родине и в Советском Союзе, но и в газетах США и Англии. Он был в Испании, часто выступал перед бойцами интернациональных бригад. Шверма являлся видным деятелем КПЧ, одним из её основателей.

После оккупации родины фашистами вынужден был эмигрировать. На пути в Советский Союз задержался в Болгарии, скрываясь на квартире известного болгарского революционера Владимира Заимова. Находясь в Москве, основал газету политэмигрантов «Чехословацкие листы». Как член Политбюро ЦК КПЧ вникал во все вопросы работы партии, став фактически её теоретиком. Умелый оратор, он часто выступал на московских заводах.

Все они – Шверма, Чулен и Сланский – командировались в Словакию заграничным руководством КПЧ для оказания помощи штабу восстания и КПС.

На подготовку к отлёту у Асмолова было несколько дней. Поселился он рядом с УШПД у своего старого приятеля Дмитрия Новаковского. Здесь, на товарищеском обеде, знакомство с новыми чехословацкими друзьями было продолжено. Кроме них присутствовал А.Шрам – постоянный представитель КПЧ при УШПД. Все они свободно говорили по-русски. Новая порция информации детального понимания обстановки в Словакии оказалась не лишней.

27 сентября, когда Асмолов готовился к вылету в Словакию, Строкач получил от командира советского партизанского отряда Величко радиogramму: «В связи с захватом немецкими войсками Св. Мартина и продвижением по долине Св. Мартина на юг, народный Выбор освобождения Словакии выразил недовольство руководящим составом штаба Голиана. 29 сентября члены правительства Шмидке, Гусак и др. обратились к нам с просьбой взять на себя руководство словацкой армией, но мы их просьбу вежливо отклонили. Неумение штаба Голиана руководить войсками, разложение солдат и трусость офицеров, надежда на скорый приход Красной Армии создали явную угрозу подавления народного движения Чехословакии. Движение приостановлено, словацкие дивизии уже немцами разбиты и рассеяны по горам и лесам. Если в ближайшие дни не будут предприняты энергичные меры, не будет помощи со стороны чехословацкого корпуса и со стороны Красной Армии – немцы займут Банска-Бистрицу.

Нас удивляет отсутствие при штабе Голиана русской военной миссии, в то время как англичане и американцы чувствуют себя здесь отлично. Просим поднять этот вопрос в правительстве. Всё, что необходимо для этого – сделаем немедленно»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 163.

<sup>2</sup> Хноупек Б. Генерал с орденом Льва. – М., 1976. – С. 17.

<sup>3</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 169.

<sup>4</sup> ЦАМО, ф. 236, оп. 2712, д. 106, л. 294.

Содержание данной телеграммы вошло в информацию, которую 26 сентября Н.С.Хрущёв направил на имя И.В.Сталина (документ № 78).

Во второй половине дня 28 сентября 1944 года со Святошинского аэродрома под Киевом взял разбег основательно загруженный людьми и необходимым имуществом Ли-2 из группы ГВФ при УШГД. К сожалению, имя командира корабля не установлено.

Кроме группы Асмолова и руководителей КПЧ на борт самолёта поднялось несколько радистов. Всего улетело 12 человек. Пять часов полёта прошли в прикидках планов на первые дни работы и в разговорах с чехословацкими товарищами. В 21 час приземлились на аэродроме «Три дуба».

Прилетевших встречали Шмидке, Гусак и Голиан. После знакомства с ними перед Асмоловым предстали руководители советских партизанских отрядов в Словакии Пётр Величко и Евгений Волянский, а уже после них подошёл и начальник оперативной группы АДД Чирсков.

Почти до рассвета познакомились с обстановкой, обсуждали неотложные проблемы. Асмолову удалось поспать лишь несколько часов в номере, отведённом для него в народном доме. Утром у подъезда его ожидал ярко-красного цвета «мерседес». Шмидке представил Асмолова работникам штаба партизанского движения, а затем состоялась встреча с Голианом.

Прибытие из Советского Союза партийных лидеров Чехословакии и опытных советских организаторов партизанской борьбы сразу же отразилось на деятельности Главного штаба партизанского движения. М.Е.Клоков приступил к созданию в селе Буяково близ Брезно партизанской школы по подготовке командиров и специалистов минно-подрывного дела. Здесь же обучались партизаны, которые затем направлялись для организации борьбы с врагом в чешских землях. Цареградский же целиком и полностью подключился к работе оперативной группы Б.Ф.Чирскова.

Тем временем авиация дальнего действия продолжала свою миссию по оказанию помощи восставшей Словакии. В ночь на 30 сентября курс на Брезно взяли 13 кораблей 335-го авиаполка. Все они пришли на цель кучно. Светонаведение было организовано отлично – работал светомаяк, земля чётко обозначала себя двумя белыми и одной зелёной ракетами, ярко горели четыре костра, образуя прямоугольник.

Первый экипаж с высоты 700 метров в 22.50 приступил к сбросу. Последним на цель зашёл командир корабля С.Т.Тымчик. Перед самым вылетом из Калиновки в его экипаже заболел штурман Я.К.Маклашевский. Спиридону Трофимовичу дали свободного – Кирилла Поршнева. Командир корабля познакомился с ним два месяца назад, когда только что прибывшего штурмана представили личному составу полка. Потом мельком встречались то на постановке задач, то в столовой. И вот девятнадцатилетний штурман у него на борту.

Познакомились. «Куда он нас заведет?» – подумал Тымчик. Полетели. Вопреки ожиданиям, Поршнева работал чётко, а главное – уверенно. Правда, погода больших трудностей не создавала, но решительность и уверенность штурмана покорили командира корабля. Сбросив все шесть мешков, Поршнева дал курс на свой аэродром.

В эту ночь повстанцы получили 76 ПДМ (8580 кг). Все экипажи сработали чётко и быстро.

30 сентября утром синоптики вооружили командование соединений прогнозом погоды до Карпат: облачность от шести до десяти баллов. К обеду в её состоянии существенных изменений не произошло. Тем не менее, подготовка экипажей к очередному полёту в Словакию проходила по плану, к заданию привлекалось 37 Б-25 от 13-го и 335-го авиаполков.

В 18.55 взлётную полосу аэродрома Калиновка покинул самолёт командира корабля Прилепко. Задача: разведка погоды и сброс груза. Еще до линии фронта облачность уплотнилась до десяти баллов. Освободились от неё лишь после того, как набрали высоту в 2000 метров. Ориентируясь по звёздам и используя радиопеленгацию, вышли в район цели. Она закрыта – в плотном покрывале ни одного просвета. Сделав пару кругов на разной высоте, экипаж убедился, что облачность смещается на восток.

– Чижов, донеси о состоянии погоды в районе цели, а мы пройдем на запад.

Километров через 80 облака стали редеть, а еще через несколько минут самолёт вышел на чистое пространство.

– Чижов, доложи, что облачность уходит на восток от цели, можно работать. Идём в район сброса!

Приняв информацию с борта разведчика, И.И.Кожемякин дал разрешение на вылет основной группе. Первым взял старт Баймурзин. Ему предстояло обозначить начало боевого пути. Ровно в час ночи вершина Герлаховки осветилась яркой вспышкой САБа, сброшенного штурманом Евстафьевым. Строго выдерживая высоту полёта, командир корабля увёл самолёт в сторону, готовясь вновь зайти для сброса второй светящейся бомбы. В это время чуть ниже прошла первая машина полковой группы, стала на боевой курс. За ней вторая, третья. Растворился, исчез в ночи последний свет от САБа. Но через две минуты новая вспышка вырвала из темноты кусок пространства, вновь обозначая начало боевого пути. К этому светлоте пятну, словно мотыльки, тянулись другие самолёты. Девять заходов сделал Баймурзин, наводя экипажи на цель.

Прилепко не ошибся: погода над точкой сброса оказалась рабочей. Не подвела лётчиков и аэродромная служба: на земле ярко горели четыре костра, образуя квадрат, в его центре расположился светомаяк, давая букву «К».



На зелёную ракету с самолёта площадка отвечала двумя белыми и одной зелёной. И хотя вместо нее должна была быть красная, экипажи смело приступили к сбросу.

Первыми над целью появились сразу четыре самолёта командиров кораблей Кольцова, Горбунова, Герца и Троценко. Только они завершили сброс, как на смену пришла ещё одна четвёрка – Колесников, Архипов, Максимов и Фёдоров. Через пять минут к сбросу приступили сразу шесть самолётов. Самым последним опустил свой груз экипаж Прилепко, который, сделав глубокий рейд на запад, вернулся на Брезно.

Отлично справились с заданием и экипажи 335-го авиаполка. Юрий Филимонов ушёл на задание со своим экипажем. В район Брезно вышли на высоте 4000 метров. Вверху стадо звёзд, луница в полном своём объеме, а внизу серая масса облаков с тёмными пятнами. Это «окна». Уловив в докладе штурмана некоторые нотки сомнения, Филимонов развернул на коленях свою карту, подсветил фонариком. В конце концов, пришли к выводу, что самолёт находится чуть севернее точки сброса. Сделали доворот, устранили погрешность и начали терять высоту. Сигнальные огни увидели на 800 метрах.

Прикинув, как лучше зайти на цель, Филимонов начал строить коробочку. Однако появившаяся справа пара самолётов заставила его ускорить выход на точку. Сброс был точным, хотя само приземление парашютов просмотреть не удалось из-за набора высоты для быстрого ухода из района цели. На обратном маршруте радист настроился на краковский маяк и вместе с Маклашевским вывел Б-25 на свой аэродром.

Из этого авиаполка успешно справился с заданием и экипаж командира корабля Н.В.Исакова. Некоторые детали их полёта на цель отражены в наградном листе штурмана Андрея Никитовича Иванова: «При выполнении специального задания 30 сентября в исключительно плохих метеоусловиях штурман провёл самолёт по всему маршруту за облаками, вне видимости земли. Поиск точки сбрасывания груза усложнялся и характерной горно-лесистой местностью. Проявив максимальную настойчивость и умение, успешно выполнил боевое задание».

Почти час с высоты 700 метров 36 экипажей (Баймурзин груз не бросал) разгружали свои самолёты над Брезно. Задание выполнили все, кто поднялся в воздух. Контролировал работу дивизионной группы штурман 13-го полка А.П.Карпенко. При возвращении в районе Гельница (95 км восточнее цели) некоторые самолёты обстреляла МЗА, но огонь оказался неприцельным и вреда не принёс. Задание не выполнил только экипаж командира корабля Н.Г.Горбунова (13-й авиаполк) – стрелок-радист Е.Д.Соснин при полёте к цели до рубежа Днестр не мог установить связь с КП. Авиадивизия доставила словакам 205 ПДМ (26.650 кг оружия и боеприпасов). Г.Пика зафиксировал: в ночь на 1 октября словаки получили 586 автоматов, 60 пулемётов 3 тяжёлых пулемёта, 8 ПТР, 151 000 патронов калибра 7,92, 4000 калибра 14,5, 350 000 калибра 7,62, 18 000 калибра 9,00 и 6000 калибра 9,5<sup>1</sup>.

Когда на командном пункте начальник штаба соединения С.В.Усачёв принял доклад о выполнении задания последним экипажем, радости не было предела. Ещё бы: это был первый боевой вылет в Словакию, выполненный на сто процентов. Лишь присутствующий на командном пункте начальник отделения связи и радионавигационного обеспечения И.С.Осипов выразил по этому факту свое мнение:

– Пусть вернуться, потом будем радоваться!

– Не каркай, Иван Степанович, – оборвал его Усачёв. – Твой юбилей не испортим.

Они были почти одногодки, это в какой-то степени сокращало дистанцию между начальником и подчинённым, позволяло Осипову говорить с Усачёвым на равных, даже на «ты».

– О каком это ты юбилее говоришь?

– Завтра годовщина, как ты в должности!

– Ну и память у тебя, Семён Васильевич!

И все же начальник связи дивизии «накаркал», радость действительно оказалась преждевременной. Отлично выполненное задание омрачило происшествие во время посадки на аэродроме Калиновка.

Чёткая, без задержек работа экипажей над целью предопределила их компактный приход на родной аэродром. Посадка была настолько плотной, что в один момент на кругу оказалось пять самолётов, среди них и командира корабля 335-го авиаполка В.Н.Котовича. Это был его 21-й боевой вылет.

На третьем развороте самолёт оказался на дистанции пятисот метров от впереди идущего Б-25 и ниже его на 50 – 70 метров. Опасное сближение двух самолётов заметили на старте. В небо взвилась красная ракета. Котович решил уйти на второй круг, но попал в воздушную струю, свалился на крыло, потерял скорость, столкнулся с землёй, прополз сто метров и остановился. Отлетели обе стойки шасси и оба мотора, оказалась сломанной левая сторона стабилизатора, руль поворота и левый киль.

Через 15 минут у разбитого бомбардировщика остановилась машина В.А. Гордиловского. С ним приехал инженер полка Г.И.Комиссаров. Будучи опытным лётчиком, Виталий Александрович прекрасно понимал состояние членов экипажа и, не задавая вопросов, отправил его машиной в столовую. Лишь утром следующего дня состоялся нелицеприятный разговор. Разобравшись в причинах аварии, командир полка сказал:

– Ну что ж, пиши, как положено, объяснительную о своих художествах.

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 496, л. 2.

Не сказал Гордиловский о том, что ещё ночью он строго спросил с руководителя полётами за то, что в его работе не было чёткости, что команды по радио давал путанные и обезличенные, чем и ввёл в заблуждение оба экипажа.

Котович взял ручку и склонился над листом бумаги. Писал долго, чёркал, перечитывал и переписывал. Затем поставил свою подпись. Вот этот документ: «Пришёл на свой аэродром, связался по командной радиации с руководителем полётов, который разрешил посадку. После четвёртого разворота высота была 800 футов. Справа под углом 30 градусов к «Т» шёл на посадку самолёт. В этот момент погасили старт и дали красную ракету. Я ушёл с высоты 700 футов на второй круг, убрав шасси. Щитки не выпускал. Подходя к третьему развороту, снова связался с руководителем полётов, который ответил: «Посадку 85-у разрешаю».

Передо мной шёл на посадку самолёт с индексом «93». Я сделал четвёртый разворот на высоте 1000 футов. Заход на посадочную полосу был точным. На 800 футах выпустил щитки. Руководитель сказал: «Хорошо, так иди, низко не снижайся!». На 200-х футах я услышал: «Нижнему разрешаю садиться». Впереди выше меня я увидел самолёт, идущий под углом к нам без фар и АНО. В этот момент дали красную ракету. Высота у меня была 8–10 метров. Впереди идущий самолёт сделал разворот на полосу, включил переднюю фару. Я решил уйти на второй круг. В момент дачи газа мой самолёт струёй воздуха поставило в крен 60–70 градусов. Резким парированием штурвалом и левой ногой мне удалось вывести его из крена, но из-за отсутствия высоты он ударился без скорости о землю левым колесом»<sup>1</sup>.

В эту ночь над Брезно появился именной самолет 13-го авиаполка «Честь гвардии». История его такова.

...В марте 1944 года личный состав 4-й гв. авиадивизии включился во всесоюзную кампанию по сбору средств в фонд обороны. На митинге, посвящённом этому доброду делу, выступил командир соединения Иван Кожемякин и от имени политического отдела и себя лично предложил обратиться с письмом к товарищу И.В. Сталину, в котором выразить просьбу на собранные средства приобрести бомбардировщик и, назвав его «Гвардейская честь», передать соединению для вручения лучшему экипажу. Предложение было одобрено. Партийные и комсомольские организации под руководством политического отдела авиадивизии возглавили эту работу. Обсудив вопрос на собраниях и совещаниях боевого и партийного актива, приступили к сбору средств. Уже в первый день в общую копилку поступило 163 тыс. рублей. Сбор продолжился.

В полках стали выпускать специальные бюллетени, в которых отражался ход сбора средств, к агитационной работе подключили эскадрильские стенные газеты и боевые листки. Инициатива, подкреплённая организаторской работой, дала свои результаты. Лидером в сборе средств стал 13-й авиаполк. Через неделю необходимая сумма в соединении была собрана.

За подписью командира авиадивизии в Москву ушло письмо: «Дорогой товарищ Сталин! Офицерский и сержантский состав n-го соединения авиации дальнего действия, воодушевлённый вашим приказом № 16 и героическими победами Красной Армии, собрал в фонд обороны 265 000 рублей наличными деньгами и свыше одного миллиона рублей облигациями. Мы – участники налётов на Кенигсберг, Тильзит, Хельсинки и другие звериные гнёзда нечисти. На крыльях своих могучих бомбардировщиков мы несём смерть и гибель ненавистным врагам. Мы били, бьём и будем их бить так, как подобает гвардейцам. Наш боевой коллектив обращается к вам, товарищ Сталин, с просьбой на собранные нами средства закупить и передать нам бомбардировщик, назвав его «Гвардейская честь». Этот самолёт мы вручим нашему лучшему гвардейскому экипажу».

Через несколько дней из Кремля пришел ответ: «Командиру n-ского гвардейского соединения тов. Кожемякину. Передайте офицерам и сержантам, собравшим 265 000 рублей деньгами и свыше одного миллиона облигациями госзайма в фонд обороны Союза ССР, мой боевой привет и благодарность Красной Армии. Желание личного состава будет исполнено»<sup>2</sup>.

Содержание телеграммы Сталина довели до всего личного состава авиадивизии, она вызвала огромное воодушевление – в соединении будет свой именной самолёт! За право получить его в авиаполках развернулось соревнование.

Прошло пять месяцев. В первых числах августа на уманьский аэродром приземлился новенький Б-25. Из Остафьево его перегнали лётчики 73-й вспомогательной авиадивизии АДД. Самолёт принял старший инженер К.С. Вартаньян.

В деле с именованием самолётом оставалось сделать последнее – определить хозяина. Для этого необходимо было вначале решить, какой из трёх авиаполков соединения более достоин этой чести. Эту проблему решало руководство авиадивизии. Итоги боевой работы последних трёх месяцев подсказывали, что именной самолёт необходимо передать коллективу 13-го гвардейского авиаполка.

В приказе командира авиакорпуса, которым подводились итоги боевой работы соединения за июль 1944 года, отмечалось: «Лучшие показатели среди всех полков корпуса имеет 13-й гв. Рославский Краснознаменный полк. Своей умелой, настойчивой работой полк второй месяц высококачественно выполняет боевые задания без лётных происшествий. За отличные показатели в боевой работе и успехи в учебно-боевой подготовке,

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 1, д. 91, л. 399.

<sup>2</sup> Там же, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 16, л. 21.

обеспечившие первенство среди полков корпуса, объявляю благодарность Дмитриеву, Шкоде, Анциферову, Петрову»<sup>1</sup>.

3 августа авиаполку исполнилось пятнадцать лет. В приветственной телеграмме Счётчикова, Куликова и Ковалёва говорилось: «Поздравляем личный состав полка со славной годовщиной, желаем успехов в боевой работе лучшему полку корпуса. Продолжайте высоко держать своё боевое гвардейское знамя до полного разгрома ненавистного врага»<sup>2</sup>.

Учитывая итоги боевой работы за последние три месяца, командование авиадивизии решило: именной самолёт надо передать в 13-й авиаполк. Теперь проблема определения лучшего экипажа решалась в авиаполку. Хороших, заслуживающих летать на именном самолёте лётчиков было много. В конце концов, командование остановилось на кандидатуре экипажа под руководством командира корабля Михаила Владимировича Журавкова. Для этого решения были все основания.

Главным критерием стал тот факт, что ещё в конце марта 1944 года командир корабля и штурман Леонид Фёдорович Тюрин были представлены к званию Героя Советского Союза. Наградные листы прошли все инстанции, уже давно находились в Москве, и по всем «агентурным» сведениям ко Дню авиации ожидался Указ Президиума Верховного Совета СССР.

Если учесть, что к этому времени в авиаполку своих доморощенных Героев ещё не было и что первые вот-вот могли появиться, то решение было исключительно верным. Герой – это высшая оценка воину. Два Героя в экипаже – это сильный экипаж.

Что ни говори, а сохранить неизменным состав этого небольшого коллектива в авиации дальнего действия, да ещё в условиях войны – дело весьма трудное. С Журавковым с первого дня боёв бок о бок прошли штурман и радист Степан Петрович Чепкасов. Остальные – правый лётчик и два стрелка – часто менялись. Пожалуй, только один из них, стрелок Валентин Ефимович Опивалов, пробыл в основном составе дольше всех.

Но сила экипажа – в его командире и штурмане. Михаил Владимирович Журавков и Леонид Фёдорович Тюрин! Волею судьбы им предстояло почти всю войну пройти вместе, много раз уединяясь на несколько часов на одной жилой площадке, имя которой – самолет. У них много общего и не меньше различий. Пожалуй, следует начать с последнего. Штурман старше командира корабля на шесть лет. К моменту представления к званию Героя Советского Союза Тюрину исполнилось тридцать, а Журавкову шёл только двадцать четвёртый год. Вполне понятно, что разница в возрасте породила и разное время учёбы, прихода в авиацию и т.д.

Была разница и в боевых наградах: помимо орденов Ленина и Красного Знамени, командир корабля имел ещё орден Красной Звезды.

Журавков по характеру более сдержанный и уравновешенный. Его отличала целеустремлённость и настойчивость. Тюрин – более эмоциональный. Помимо основного дела его неуёмная натура требовала еще и других сфер деятельности. Он любил животных и природу, много читал на эту тему, мог определить птицу по её пению. Он недурно рисовал и хорошо пел, плясал барыню и гопака, а в металлургическом техникуме в драмкружке играл Платона Кречета.

В один авиаполк их свела война, в экипаж – отцы-командиры. С 24 июля 1941 года они вместе. С этого дня у них многое стало общим – один самолёт, один экипаж, одно задание, одни цели, одни удачи и промахи. И слава одна – экипажная.

Собиралась она по крупицам. Каждый боевой вылет откладывал в её бесценную копилку свою маленькую толику. Фамилии членов экипажа мелькали в приказах командиров, в боевых и политических донесениях, в месячных отчётах, полковой стенной печати и армейских газетах.

В марте 1943 года в месячных итогах боевой работы авиаполка говорилось: «Следует отметить исключительную самоотверженность и интенсивную боевую работу экипажа командира корабля Журавкова, совершившего девятнадцать вылетов... Отмечаю хорошую инициативу стрелка-радиста старшины Чепкасова, который принимал сигналы экипажа Алексеева и передавал их на землю. У самолёта Алексеева был обрыв антенны, он не мог держать связь с землёй»<sup>3</sup>.

В апреле 1943 года экипаж Журавкова совершил девять боевых вылетов, из них пять – на дальние цели. В июне – восемнадцать. Больше всех в авиаполку. 10 октября командирам кораблей М.В. Журавкову и И.К.-Бондареву Военный совет АДД доверил ответственное задание – разбросать листовки что ни на есть в самом центре Германии, в районе города Люббен, что в пятидесяти километрах южнее Берлина. В итогах за этот месяц отмечалось: «...с задачей справились отлично, за что получили благодарность от ВС АДД. Эти экипажи впервые в истории полка, дивизии и корпуса совершили полет на радиус 1500 км, находились в воздухе 11 часов 20 минут, в том числе 9 часов над территорией противника»<sup>4</sup>.

7 ноября Журавков и его боевые друзья были отмечены в праздничном приказе. 8 февраля 1944 года командующий АДД приказал командиру 4-й авиадивизии выделить лучший экипаж для разведки погоды над

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 13-го ап, оп. 702679, д. 1, л. 96.

<sup>2</sup> Там же, л. 110.

<sup>3</sup> Там же, оп. 142744, д. 1, л. 5.

<sup>4</sup> Там же, л. 113.

территорией Финляндии. Выбор пал на Журавкова. Для выполнения задания перелетели на аэродром Левашово, где в то время базировался 101-й авиаполк под руководством В.С.Гризодубовой. На АДД работали весь февраль, произвели семь вылетов, результаты анализировал лично Голованов, руководивший полетами авиации дальнего действия на Хельсинки.

В ночь на 10 марта Михаил Журавков поднял свой Б-25 и взял курс на Таллин. Настроение у экипажа приподнятое. Еще бы: их командир идёт на боевое задание в двухсотый раз. Сработали отлично. Чепкасов «отстучал» донесение и все полезли в кабину к Журавкову с поздравлениями. А на земле сообщения радиста ожидали. На командном пункте у Дмитриева раздался телефонный звонок. Командир авиаполка узнал голос начальника политотдела авиадивизии Ивана Васильевича Виноградова: «Передайте наше сердечное поздравление и благодарность экипажу Журавкова в составе Тюрина, Архипова, Чепкасова и Опивалова за совершенные успешные двести боевых вылетов. Держите и впредь высокое гвардейское звание, будьте верными сынами нашей Родины».

Поблагодарив начальника политотдела за внимание, Дмитриев приказал радистам содержание телефонограммы передать на борт самолёта, присовокупив к ней и поздравления от имени командования авиаполка. К прилёту экипажа была приготовлена наглядная агитация, хороший ужин, несколько больше, чем определил Нарком обороны, спиртного и тёплые слова.

В апреле авиаполк участвовал в бомбардировании военных объектов румынского города Констанца. Результаты этого удара Дмитриев описал в статье «Боевое вдохновение», помещённой в газете АДД «Красный сокол»: «Одним из первых к цели пробился экипаж капитана Журавкова. В части его имя пользуется большой популярностью. Придя в полк рядовым пилотом, младшим лейтенантом, он вырос здесь до умелого, опытного мастера своего дела, требовательного офицера, заместителя командира эскадрильи. На примерах того, как воюет и преодолевает трудности Журавков, мы воспитываем всю начинающую самостоятельную боевую работу молодёжь».

Вскоре Дмитриев обобщил опыт предполётной подготовки экипажа Журавкова. А вот еще один документ: «Командиру 4-й гв. авиадивизии. Прошу отдать приказ по авиадивизии о выплате премиальных денег в сумме 5000 рублей за 122 посадки без аварий и поломок в период с мая 1943 по май 1944 г. командиру звена 13-го полка капитану Журавкову. Все 122 – боевые вылеты». Целый год без аварий и поломок в условиях войны!

Все эти и многие другие факты результативной боевой работы Журавкова и Тюрина подвели руководство авиаполка к выводу о том, что самолёт «Гвардейская честь» следует вручить их экипажу.

11 августа 1944 года Кожемякин подписал приказ следующего содержания: «Личный состав дивизии, воодушевлённый победами Красной Армии, в марте 1944 года собрал в фонд обороны страны 265 000 наличными деньгами и облигациями свыше одного миллиона рублей. На собранные средства личный состав просил Верховного Главнокомандующего закупить и передать дивизии самолёт, назвав его «Гвардейская честь», для вручения лучшему боевому экипажу соединения. Верховный удовлетворил эту просьбу и сообщил в телеграмме: «Желание будет исполнено». Приказываю: закупленный самолет-бомбардировщик № 327623 на собранные средства личного состава и присланный Верховным Главнокомандующим, передать лучшему из лучших экипажу дивизии, отличившемуся в боях с немецко-фашистскими захватчиками за свободу и независимость нашей Родины, командиру корабля гвардии капитану Журавкову, летчику Андрееву, штурману Тюрину, радисту Чепкасову, стрелку Коришеву»<sup>136</sup>.

Обслуживать самолёт доверили тоже лучшим представителям технического состава комсомольцам технику С.Т.Теплухову и мотористу Б.И.Новикову. Они приняли машину и первым делом написали на левом борту, под кабиной лётчиков два слова: «Честь гвардии». В дальнейшем штабисты во всех донесениях, фиксируя боевую работу экипажа, ставили против фамилии командира корабля буквы «Ч.Гв». Они стали индексом самолёта.

Тем временем свершилось то, чего ожидали: 19 августа Президиум Верховного Совета СССР присвоил большой группе лётного состава АДД звание Героя Советского Союза. Среди них Михаилу Журавкову и Леониду Тюрину. Это известие стало всеобщей полковой радостью, поздравления сыпались со всех сторон, в частях авиадивизии прошли митинги.

Не успели «остыть» от этого радостного события, как совершенно неожиданно нагрянуло другое – командир авиаполка предоставил Героям отпуск. В сентябре Тюрин выехал к матери Елене Ивановне в город Выкса Горьковской области, а путь Журавкова лежал в Конеево Кемеровской области. Тоже к матери. Когда Феодосия Максимовна увидела своего сына, не узнала: возмужал, раздался в плечах, а главное – на голове копна седых волос.

Вернулся Журавков в авиаполк в разгар его работы на Словакию. Тюрина ещё не было. Напросился на полет в район Брезно.

На задание вылетели в составе полковой группы (23 самолёта). Штурман Иван Скалозуб в район сброса шёл изведанным маршрутом, побывав над точкой до этого уже дважды. Штурман он опытный, как и Тюрин, совершил около двухсот боевых вылетов. Самолёт на точку Брезно вывел точно. Журавков завёл машину на световой сигнал, строго выдержал курс. Шесть мешков пошли к земле. Разворот, набор высоты, курс домой.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 15-го ап, оп. 742041, д. 14, л. 106..

Это был первый полёт Журавкова на своём именном самолёте «Честь гвардии». И последний. Через несколько дней Михаила Владимировича перевели в 335-й авиаполк, в котором он возглавил эскадрилью.

37 боевых вылетов произвела 4-я авиадивизия в ночь на 1 октября, 37 экипажей обеспечили выполнение боевой задачи. Среди них чей-то совершил четырёхтысячный вылет соединения со дня его формирования. К сожалению, установить имя командира корабля этого экипажа не удалось. Но зато удалось установить, что это замечательное событие руководство авиадивизии планировало отметить сразу же после завершения ночной работы, присовокупив к нему еще одно – день рождения Ивана Ивановича Кожемякина.

... Авиационная карьера тридцатилетнего командира авиадивизии – редкий пример переброски в годы войны руководящего работника с комиссарской должности на командирскую. А стаж политработника был у него приличный. Часть его пришлась на войну с Финляндией, в которой сводная эскадрилья 44-го скоростного бомбардировочного полка участвовала с первого дня конфликта, а её люди «благодаря личному примеру своего комиссара, внимательному отношению и постоянной заботе с его стороны о каждом, всегда были готовы идти за ним и выполнить любое боевое задание»<sup>1</sup>.

В финском небе как штурман Кожемякин совершил 36 боевых вылетов и получил две высокие награды – орден Красного Знамени и Золотую Звезду Героя Советского Союза.

В работе историка, особенно если он стремится соединить архивный документ с воспоминаниями ветеранов, иногда, даже можно сказать весьма редко, встречаются случаи, когда оба информационных источника вступают друг с другом в противоречие. Личность Кожемякина как раз тот не слишком частый пример.

Передо мной копия наградного листа на звание Героя Советского Союза, ряд характеристик, в одной из них, в частности, говорится, что «полковой комиссар, спокойный, уравновешенный человек, постоянно в курсе всех мелочей жизни полка, хорошо знает людей. Сочетание командира и комиссара весьма удачное». В официальных документах оценочные характеристики высокие.

А вот в письмах ко мне, в рассказах при встречах его бывшие подчинённые, заместители по командованию авиадивизией от таких положительных характеристик воздерживались, а порой, чего греха таить, указывали на негативные стороны его характера, личной жизни и командирской деятельности.

Одним из суждений стало такое: звание Героя получил по разнарядке. По всей видимости, доля правды в этом есть, ибо редко кому за финскую давали две столь высокие награды. Но если получение звания Героя по разнарядке – это негатив, то при чём здесь Кожемякин? С другой стороны, если встал вопрос дать это высокое звание кому-либо из комиссаров, то из них ведь выбирали, и то, что остановились на кандидатуре Кожемякина, это его заслуга. И, наконец, еще одно: тридцать шесть боевых вылетов комиссара за короткую финскую войну – это не фунт изюму. И еще: весть об окончании войны застала Кожемякина на госпитальной койке после ранения, полученного в бою. Вроде и малая война, а огня в ней было много. Какую-то его толику принял на себя и Кожемякин.

Второй раз получил ранение, будучи уже комиссаром своего родного 44-го сбав в апреле 1942 года. После излечения Ивана Ивановича вызвали в ГЛАВПУ и предложили должность заместителя командира по политчасти формируемой 222-й авиадивизии. Согласился. В ночь на 23 февраля 1943 года погиб командир соединения Фёдор Васильевич Титов. Его место занял Кожемякин. При нём соединение стало гвардейским, получило собственное наименование Гомельского.

Ночным «банкетом» по случаю двух знаменательных событий – четырёхтысячного вылета соединения и дня рождения Кожемякина – должен был руководить начальник политотдела Н.П.Докаленко. В соединении он всего полгода, прибыл из 2-го авиаполка, в котором служил легендарный лётчик АДД дважды Герой Советского Союза Александр Игнатьевич Молодчий. Докаленко несколько раз летал с ним на боевое задание и, не скрывая, гордился этим.

На правах организатора мероприятия Докаленко его и отменил. Авария самолёта Котовича «зачеркнула» хорошо выполненное боевое задание в Словакию, юбилейный вылет соединения и день рождения его командира.

В ночь на 1 октября 5-й авиакорпус не летал. В.Д.Соколовский донес А.И.Антонову: «Погода в Словакии продолжает быть неблагоприятной для полётов. Переброска бригады не производится»<sup>2</sup>.

Но один экипаж из 1-го авиаполка командира корабля Сергея Слепцова получил ответственное специальное задание: доставить на аэродром «Три дуба» группу разведуправления НКГБ СССР, а обратным рейсом привезти во Львов несколько человек пленных. Кроме того, попутно надо было перебросить 200 кг бензина, 200 кг боеприпасов и 50 кг ракет. Экипаж в составе штурмана И.М.Косогина, лётчика В.Г.Катышева, борттехника И.Н.Гудкова, радиста Н.С.Соколова, стрелка В.С.Лагоды приступил к подготовке.

... Сергей Петрович Слепцов находился в расцвете своих физических и профессиональных возможностей. Было ему тридцать два, за плечами двенадцать лет лётной практики и вся обойма военных дней. Ко всему этому надо добавить, что лётчик в последнее время пребывал в хорошем расположении духа – не так давно восстановилась связь с женой Клавой. Об этом знал практически весь авиаполк.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 33, оп. 793756, д. 22, л. 9.

<sup>2</sup> Там же, ф. 336, оп. 2712, д. 107, л. 17.

В первых письмах она рассказала обо всех своих мытарствах. С началом войны двинулась с двумя дочерьми – четырёх и двух лет – из Горловки на юг. С великим трудом добралась до Краснодара, уходить куда-то дальше уже не было сил. Попала в оккупацию. Хорошо, что добрые люди помогли устроиться на работу в райфинотдел, да изредка, по крайней необходимости, присматривали за детьми. После прихода Красной Армии стало легче. «Теперь, – писала она, – можно подумать о переезде к матери в Николаев».

В общем, Сергей Слепцов был в полной боевой форме. Готовился он лететь на «Три дуба» в пятый раз, правда, садился только однажды. Из членов экипажа в войне с первого дня участвовал только стрелок Василий Самуилович Лагода, у остальных боевого опыта было поменьше.

Как только стемнело, к самолёту с бортовым номером «1» подъехала крытая грузовая машина. На землю прыгнули одиннадцать человек, построились под левым крылом. Ответственный за отправку группы дал последние указания и предоставил пять минут на перекур. Экипаж занял свои рабочие места, бортовой техник приступил к запуску моторов. Штурман, дождавшись окончания погрузки пассажиров, задраил входную дверь, разместил гостей на сиденьях и прошёл в пилотскую кабину. Порулили на старт.

Через пять минут после взлёта с львовского аэродрома машина вошла в облака и не расставалась с ними до самой посадки. До Красно облачность была десятибалльной, затем стала немного уменьшаться, а в районе цели достигла шести баллов. Пробили её на высоте 1000 метров. Косогин выпустил зелёную ракету, земля ответила двумя белыми.

– Порядок, командир, можно садиться!

Слепцов повел Ли-2 на посадку. После заруливания на стоянку к самолёту подъехала грузовая машина. Чирсков на ней отправил пассажиров и груз, а сам остался у самолёта.

– Доверенность на пленных привезли?

– Первый раз слышу, товарищ полковник!

– Вот те на! Я же передавал! Вот что, Слепцов, в связи с тем, что из Киева идёт Си-47, а пленных надо доставить именно туда, я с тебя эту задачу снимаю. Повезёшь обратно пятнадцать техников и десять парашютов. Взлетай сразу, как только загрузишься, да будь повнимательней – Си-47 на подходе. И ещё: в районе Брезно работают бэ двадцать пятые.

Разгрузившись, Слепцов улетел<sup>1</sup>.

Приблизительно через час приземлился Си-47 от штаба партизанского движения Украины. У экипажа тоже было особое задание.

...К лету 1944 года под ударами Красной Армии военно-фашистский блок, сколоченный Гитлером в Европе, практически развалился. Верность Германии сохраняла лишь Венгрия. Но и в этой стране зрели силы, которые трезво оценивали обстановку и стремились как можно скорее вывести страну из войны, они, вполне естественно, искали контакта с советской стороной.

В свою очередь советское командование, предвидя грядущие боевые действия на территории Венгрии, пыталось оказать посильную помощь партизанскому движению этой страны, посылало туда небольшие отряды и разведывательно-диверсионные группы.

По заданию начальника штаба партизанского движения Украины Строкача на территорию Венгрии ушел отряд имени Эрнста Тельмана под командованием бежавшего из плена советского лётчика С.Кырчанова. Ему поставили задачу: обосноваться в приграничном селе Томашевцы, развернуть разведывательную и пропагандистскую работу среди населения и военнопленных. Отряд влился в партизанскую бригаду Е.П.Волянского, действовавшую вблизи венгерской границы.

18 сентября возле деревни Видине состоялась встреча капитана Кырчанова с помощником начальника венгерского гарнизона города Лученец Кишем. Последний сообщил о том, что венгерское командование готово прислать для переговоров связного из Будапешта. Через несколько дней граф Зичи и Кырчанов встретились у деревни Старый Ганич. Отсюда капитан доставил связного к Волянскому.

Граф сообщил, что высшие правительственные круги Венгрии стремятся выйти из войны, ищут для этого возможность связаться с советским командованием и готовы отправить в Москву для переговоров свою делегацию. Обо всем этом Волянский донёс в штаб Строкача. Киев дал гарантию на отправку делегации в Москву.

После этого Зичи возвратился в Будапешт, а через пять дней, как было условлено, прибыл вместе с венгерской делегацией в деревню Старый Ганич. Группа партизан во главе с Кырчановым доставила её в зволенский замок, в котором размещался штаб бригады.

В состав делегации, а её формировал сам Хорти, вошли министр внутренней обороны, бывший военный атташе в СССР в 1940 – 1941 годах генерал-полковник Фараго Габор, советник министерства иностранных дел Сент-Ивани Домокоша и сын предвоенного премьер-министра граф Геза Телеки. Их приняли командир и комиссар бригады Е.П.Волянский и Ф.М.Макаров. В ходе беседы выяснилось, что посланцы Хорти наделены полномочиями для переговоров с советским правительством. В Киев ушла радиограмма:

«Правительственная делегация Венгрии находится у нас, имеет полные полномочия и письмо Хорти к Сталину. Задача переговоров – политический переворот и вступление в войну с Германией. Высылайте само-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 20, л. 98.

лёт ночью 30 сентября на 1 октября». Ответная радиограмма гласила: «Самолёт высылаем сегодня. Обеспечьте доставку делегации аэродром «Три дуба»<sup>1</sup>.

Ответственное задание на доставку венгерской делегации из Словакии в Советский Союз генерал Строкач поручил экипажу И.И.Рышкова, который входил в авиационную группу, обеспечивающую нужды УШГД. Он был выделен от 2-го авиаполка 10-й гв. авиадивизии ГВФ. Сам командир корабля в то время являлся одним из опытейших летчиков гражданского воздушного флота, ему часто доверяли задания, которые были не под силу другим. Даже в авиагруппе, состоявшей из трех-четырех наиболее подготовленных экипажей, он выделялся своим мастерством. В одной из характеристик командование указывало: «Сочетание настойчивости, смелости, трезвого риска, основанных на тонком расчёте, большой воле и богатом лётно-тактическом опыте, всегда обеспечивали ему успешное выполнение боевого задания». Для ответственного полёта в Словакию экипаж подобрал сам Строкач, успевший за два месяца его работы на УШГД оценить способности Рышкова. Он сам и ставил задачу.

30 сентября командир корабля и остальные члены экипажа (штурман Б.В. Беляев, второй пилот К.В. Старков, борттехник Т.Н.Пеков, радист А.С.Фёдоров и стрелок В.Г. Голубев) были к 17.00 срочно вызваны к Строкачу.

– По заданию товарища Сталина любой ценой надо вывезти из тыла противника, с партизанского аэродрома «Три дуба» венгерскую делегацию, которая направляется в Москву для переговоров о мире. Вас уже ждут, вылет через полтора часа. Не теряйте ни минуты, машина во дворе штаба.

В 18.30 Си-47 с бортовым номером «831» вылетел с аэродрома Жуляны и взял курс на Словакию. О том, как выполнялось задание, рассказывает боевое донесение: «В первой половине маршрута полёт проходил в условиях сплошной облачности и только на 3000 метрах самолёт вышел за облака. При прохождении линии фронта по звуку моторов были обстреляны зенитной артиллерией в районе Санок. Изменив курс и высоту, экипаж вышел из зоны обстрела и продолжал полёт над облаками. Не доходя до цели 30 км, снизились до высоты 600 метров. При первом приходе на партизанскую площадку и подачи сигнала «Я свой» условленные сигналы для производства посадки выложены не были. Сделав несколько кругов, ушёл на исходный ориентир, что в пятидесяти километрах от места посадки. И оттуда вторично вышел на цель, где были выложены знаки, разрешающие посадку, которую и произвели в 22.45.

Патрулирование вражеского самолёта явилось причиной отсутствия сигналов при первом прилёте на цель. Приняв на борт венгерскую делегацию в составе трёх человек (министра, генерал-полковника и графа) и трёх сопровождающих, в 00.15 1 октября вылетели в Киев. До Житомира полёт проходил на высоте 3200 метров. Сели в 03.30. В тот же день в 14.30 экипаж вылетел с венгерской делегацией в Москву и произвёл посадку на МЦА (Московский центральный аэродром. – А.С.) в 17.25»<sup>2</sup>.

По другим архивным источникам с Фараго, Домокоша и Телеки летело шесть человек, один из которых – пленный венгерский генерал<sup>3</sup>. Из оставшихся пяти неизвестных пассажиров удалось установить имя Геннадия Алексеевича Конакова – заместителя командира бригады Волянского по разведке. Он являлся официальным сопровождающим венгерской делегации. Остальные, вероятно, конвоировали пленного и входили в состав охраны. Судя по всему, пленного должен был доставить Слепцов, но он прилетел на «Три дуба» без доверенности.

В Москве венгерскую делегацию встретили советские представители, после чего её доставили к заместителю начальника ГШ генералу Ф.Ф.Кузнецову, затем 5 октября прибывших принял А.И.Антонов. На основе этих встреч правительство СССР составило памятную записку, содержание которой раскрывает цели венгерской делегации, ее предложения и реакцию на них советской стороны (документ № 79).

8 октября венгерскую делегацию принял В.М.Молотов. Позже к ней присоединились прибывшие в СССР бывший командующий 1-й венгерской армией генерал-полковник Миклош Бела и бывший начальник венгерского генерального штаба Янош Вереш. В первых числах декабря они выехали на освобождённую советскими войсками территорию Венгрии с целью проведения работы по объединению всех патриотических сил страны, приняли там участие в создании инициативной группы по созыву временного национального собрания. Созданное вскоре, оно 28 декабря объявило гитлеровской Германии войну.

Таков в итоге результат полёта экипажа И. И.Рышкова в Словакию в ночь на 1 октября 1944 года. Обеспечила его работу с аэродрома «Три дуба» оперативная группа АДД во главе с Б. Ф.Чирсковым.

30 сентября генерал Г.Пика направил А.М.Белянову информацию следующего содержания: «Ниже имею честь передать вам сигналы для аэродрома «Три дуба», начиная с 1 октября 1944 года: пилот: а) выстрелом одной белой ракеты заявляет о желании сбрасывать груз; б) выстрелом двух белых ракет – о желании приземлиться. Земля: а) ночью площадь аэродрома обозначена красными фонарями; б) готовность аэродрома для приёма самолёта сигнализируется двумя белыми ракетами, приземление производится на ряд фонарей. Кроме этого, командующий в Словакии сообщает, что сигналы для сброса материалов у Брезно были даны непосредственно офицеру связи маршала Конева»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> «Красная звезда». – 13 сентября, 1986 г.

<sup>2</sup> АДВТ, ф. 68, оп. 1, д. 158, л. 35.

<sup>3</sup> РГАЭ, ф. 9527, оп. 1, д. 2144, л. 99.

<sup>4</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11495, д. 13, л. 65.

Данная информация немедленно ушла в штаб АДД, а оттуда поступила в авиакорпуса, работавшие на Словакию.

В этот же день от генерала Белянова на имя Перминова и Ильичёва ушёл ещё один документ: «Начальник чехословацкой военной миссии в СССР генерал Пика обратился ко мне с письмом, в котором сообщает полученную им из Словакии информацию о том, что немцы в районе Кежмарок подают нашим самолётам световые сигналы, на которые, имеются случаи, наши экипажи сбрасывали оружие и другое имущество. Район Кежмарок – Попрад занят немцами. Прошу предупредить об этом личный состав, работающий на Словакию»<sup>1</sup>. Аналогичную информацию получил И.И.Ильичёв и от начальника Первого (разведывательного) управления НКВД П.М.Фитина<sup>2</sup>.

Когда эта информация пришла в части и соединения, все бросились к картам. Измеряли, рассчитывали, прикидывали. Нет, такого не может быть: Попрад и Кежмарок находятся на расстоянии ста километров от Брезно, потом в районе Попрада начало боевого пути, там всегда сбрасываются САБы, никому и в голову не придёт десантировать груз именно в этом месте. И все же надо будет присмотреться к этому месту более внимательно.

Завершился календарный месяц, можно было подвести итоги работы. Доставку в Словакию всех видов оружия и боеприпасов подытожил Пика в депеше на имя Ингра 30 сентября: «До настоящего времени в Словакию было поставлено 916 пистолетов-пулеметов, 248 противотанковых ружей, 330 лёгких пулемётов, 36 тяжёлых пулемётов, 7 зенитных пулемётов и взрывчатка. Все просьбы из Словакии постепенно будут выполняться. В принципе всё одобрено кроме боеприпасов для немецкого оружия, их Советы рекомендуют захватывать их у немцев»<sup>3</sup>.

Итоги боевой работы на Словакию подвели также в соединениях и частях авиакорпусов.

Более высокий процент выполнения заданий оказался в 4-м авиакорпусе – около восьмидесяти. В пятом – всего лишь 51 процент. Главной причиной стали плохие метеоусловия, особенно в третьей декаде месяца. Однако в определенной степени на качество выполнения заданий повлиял и субъективный фактор. Поэтому в авиаполках самому пристальному анализу подверглась работа экипажей, участвовавших в воздушной операции. Всё, что лётчики накопили положительного, было обобщено, все факты негативного плана разбирались тщательнейшим образом.

Анализ проводился по специальностям. Подвели итоги также инженерно-технические службы, штабы и оперативные группы, в том числе хозяйство Чирскова. Командиры всех степеней обратили внимание лётного состава на повышение бдительности в воздухе. Предупреждения оказались кстати. Это показали последующие события трудного октября.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1079, л. 66; РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 37.

<sup>2</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 37.

<sup>3</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 179.



**«Если бы я не летал сам, невозможно было бы представить себе все трудности, которые диктовались рельефом местности при выполнении боевого задания. Только высокое мастерство вождения самолёта, вера в показания навигационных приборов, внимательность и упорство в выполнении поставленной задачи и героизм всех без исключения экипажей привели к тому, что боевое задание по оказанию помощи чехословацкому народу в трудную боевую годину было выполнено».**

*М.Ф.Костенко, Герой Советского Союза, учатник полётов на аэродром «Три дуба».*

## **Глава третья**

# **НЕ МЕНЕЕ ТРУДНЫЙ ОКТЯБРЬ**

### **1. И вновь её величество погода**

Погода взбесилась. Несколько дней кряду ни единого просвета в плотно задёрнутом низкой и сплошной облачностью небе. Ненастье парализовало боевую работу авиации дальнего действия на несколько дней. С аэродромов авиакорпусов, работавших на Словакию, взлетали только разведчики погоды,

2 октября к вечеру на подскок Кросно и Ясенка перелетели 53 Ли-2, три из них, взяв на борт груз, ушли на разведку погоды. Встретив десятибалльную облачность, все они вернулись с маршрута.

В 4-м авиакорпусе эту работу продолжал выполнять неутомимый Алексей Прилепко. 2 октября его экипаж взлетел с грузом и взял курс на запад. До линии фронта шли в дожде и облачности. В предгорьях Карпат видимость снизилась до километра, дождь не прекращался, а многоярусная кучёвка с нижней кромкой в 300 метров стала десятибалльной. Непрерывно информируя командный пункт авиаполка, лётчики продолжили полёт. В середине маршрута, обсудив состояние метеоситуации, пришли к выводу, что впереди холодный фронт. Лететь дальше не было смысла.

3 октября Прилепко в очередной раз ушёл на разведку. Как и в прежнюю ночь, всё повторилось. На следующий день из-за явно нелётной погоды с корпусных аэродромов не взлетели даже разведчики.

5 октября Прилепко решили дать отдых. В полёт на разведку погоды отправился экипаж командира корабля В.П.Каныгина. Перед взлётом радист на связь с КП не вышел. Руководитель полётов решил, что это просто его неисполнительность, но связь с самолётом так и не была установлена.

По приказу Дмитриева в полёт на разведку погоды стал срочно готовиться Алексей Прилепко. Взлетел он в 20.10. Встретив двухслойную десятибалльную облачность, дождь, грозы и обледенение, он, проявив настойчивость, все же дошёл до района цели, дал последнюю информацию и, не сбрасывая груз, лёг на обратный курс.

Тем временем, вернувшись с маршрута по причине отказа радиостанции, Каныгин в 22.00 появился в районе своего аэродрома. Над Калиновкой бушевала гроза, шёл проливной дождь. Не имея связи, лётчики сделали шесть заходов на посадку, но глазу не за что было зацепиться. Решили уйти в зону хорошей погоды. В 22.40 сели на аэродроме Бердичев.

В ходе выяснения причин невыполнения задания оказалось, что радист Ковтюк при подготовке к взлёту доложил командиру корабля, что связь установлена, но слышимость слабая. Фактически связи не было, радист надеялся на то, что ему удастся найти неисправность, но отремонтировать аппаратуру он не сумел. В районе Карпатских гор на высоте 2500 метров самолёт начал обледеневать. Командир корабля принял решение возвращаться.

От 335-го авиаполка в эту ночь погоду на маршруте анализировал экипаж Лысова, однако сложная погода заставила Кожемякина возвратиться его из района Трэмбовля.

Шесть дней кряду на имя Антонова начальник штаба 1-го Украинского фронта отправлял краткую шифровку одинакового содержания: «Из-за неблагоприятной погоды у нас и в Словакии переброска 2-й бригады не производится»<sup>1</sup>. А потребность в ней была велика. Гитлеровцы продолжали принимать меры по ликвидации очага восстания. 5 октября Гиммлер собрал в Вене совещание генералов, руководивших боевыми действиями в Словакии. В этот же день он прибыл в Братиславу и продолжил работу по консолидации немецких и словацких сил на решительные действия.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 236, оп. 2712, д. 107, л.л. 61, 130, 195, 215, 269.

Вести, поступившие в первые дни месяца с места боёв, говорили о том, что нажим противника усиливается. 3 октября боевая группа немецких войск «Шилл» заняла Св. Криж над Гроном. Повстанцы отступили на новые позиции к склонам Кремницких гор. Возникла опасность прорыва врага к Зволону, а это уже прямая угроза аэродрому «Три дуба». Через два дня пала Банска Штявница. Обстановка все больше осложнялась.

6 октября в НКВД СССР пришла информация: «Пополудни противник начал атаку на восточном участке. Первое направление главного нажима – Тельгарт, второе направление – Попрад – Кралова Легота»<sup>1</sup>.

А как развивалась Карпатско-Дуклинская операция? 30 сентября возобновили наступление войска 38-й армии. Им предстояло сбить врага с высот Главного Карпатского хребта и взломать его мощную оборону. 1 октября советские войска вступили на территорию Чехословакии, а 6-го 1-й чак при непосредственном содействии 67-го стрелкового и 31-го танкового корпусов овладел Дуклинским перевалом и вступил на землю своей родины.

У пограничного столба его воины натянули полотнище со словами на русском и чешском языках: «Чехословакия приветствует и благодарит своих освободителей. Да здравствует вечная дружба народов СССР и Чехословакии». На другом транспаранте, уже на словацкой земле, другая надпись: «Красной Армии-освободительнице – наздар!».

Продолжал оказывать помощь и УШПД. По его приказу готовились к заброске новые организаторские группы. 30 сентября все партизанские отряды и бригады, дислоцированные в Чехословакии, передавались в оперативное подчинение штабам партизанского движения 1-го и 4-го Украинских фронтов. Для координации действий с начальником штаба партизанского движения 1-го Украинского фронта Героем Советского Союза И.М.Бовкуном прибыл представитель заграничного руководства КПЧ в Москве Август Шрамм.

Важное событие произошло и в партизанском движении Словакии. Асмолов вспоминал: «В эти дни я несколько раз встречался с К.Шмидке для обсуждения возникших вопросов, и всякий раз он сетовал на то, что из-за чрезвычайной занятости не может уделять Главному штабу партизанского движения столько времени и сил, как это требует обстановка, и просил меня смелее вмешиваться в дела штаба, самостоятельно принимать те или иные, не требующие его вмешательства решения. И я не удивился, когда в одной из встреч Шмидке предложил мне быть не советником, а его первым заместителем... 6 октября 1944 года был издан приказ, которым я назначался первым заместителем начальника Главного штаба партизанского движения Словакии»<sup>2</sup>.

В лице Алексея Никитовича словацкие товарищи получили опытного партизанского руководителя, теоретика и практика партизанского дела. Оказавшись в трудной роли советника, а затем фактического руководителя Главного штаба, он часто выезжал в отряды и бригады, словом и делом оказывал посильную помощь в деле обороны повстанческого района.

В один из ближайших дней после прилёта Асмолов и Цареградский приехали на аэродром «Три дуба», чтобы поближе познакомиться с его работой.

Алексей Асмолов невысокого роста, в длинном кожаном пальто и папахе, обошёл весь аэродром, повстречался со всеми членами оперативной группы и обслуживающими командами. Вникнув в суть дела, решили главный вопрос – как распределять грузы между партизанами и повстанческой армией. Этой проблемой стал заниматься Михаил Цареградский.

Тем временем чехословацкая сторона продолжала обращаться к компетентным органам СССР с новыми просьбами по вопросам оказания материальной помощи. 1 октября Р.Виест встретился с маршалом И.С.Коновым и попросил его о «1) поставках горючего, боеприпасов, бомб для нашего авиационного полка (истребительного) в Словакии; 2) посылке ещё одной авиационной части штурмовиков с подготовленными пилотами словацкой армии; 3) поставках противотанковых и противопехотных мин; 4) поставках противотанковых ружей». Информировав об этой просьбе Ингра, Виест добавил, что на все просьбы он получил положительный ответ<sup>3</sup>.

Просьба поступила и по линии чехословацкого посольства. 3 октября Зорин принял Фирлингера. В своём дневнике он записал, что посол передал ему справку, «...которую дал ему генерал Пика о помощи, уже оказанной советским командованием словацким патриотам. Из этой справки видно, что помощь борющимся патриотам оказана значительная, учитывая, что, кроме оружия, поставляются боекомплекты боеприпасов.

Фирлингер добавил, что масштаб борьбы в Словакии сейчас уже достаточно большой и, конечно, на той помощи, которая была оказана, нельзя останавливаться, но, по его мнению, командование Красной Армии держит достаточно прочную связь с военными Словакии и, несомненно, будет оказывать дальнейшую поддержку. Единственное, что нужно сделать, по мнению Фирлингера, – это послать в район восстания боевого советского генерала, потому что есть опасность, что между словацкой армией и партизанами могут быть трения, которые словацкие руководители не смогут преодолеть, а это будет мешать успеху борьбы. Если бы прибыл советский боевой генерал, обладавший опытом партизанской борьбы, это бы помогло сплочению всех сил, восставших против немцев»<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп 25 «В», д. 8, л. 36.

<sup>2</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. – С. 231 – 232.

<sup>3</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 211.

<sup>4</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 8, л. 27.

Тут некоторая неясность. Или Фирлингер, а это трудно предположить, не знал, что такой представитель в лице Асмолова уже в Банской-Бистрице, или просил еще одного представителя рангом повыше, в чине генерала.

В это время Пика проинформировал генерала Белянова о количестве доставленных повстанцам военных материалов за период с 19 сентября по 6 октября: «Советских автоматов – 965, немецких – 108, противотанковых советских ружей – 32, пулемётов лёгких немецких – 159, пулемётов зенитных советских – 2, пулемётов зенитных немецких – 14, винтовок – 162, миномётов советских 8 мм – 2, патронов для винтовок – 425 95, патронов для автоматов – 854 000, для пулемётов – 6020, для противотанковых ружей – 10060 и др. Позвольте, господин генерал, выразить глубокую благодарность за столь существенную помощь»<sup>1</sup>.

Чехословацкая сторона просила о дальнейшем наращивании помощи, советская не возражала. Для переброски грузов имелись крылья, сопротивлялась только её величество погода. Но ничто не бывает вечным под луной.

Ненастье последней недели в районе аэродромов базирования, а главное – на точках сброса и посадки, наконец-то 6 октября начало отступать. Это позволило командованию авиакорпусов приступить к организации очередного вылета в Словакию.

4-й авиакорпус спланировал для полёта 36 кораблей. Обеспечение боевой работы командир 4-й авиадивизии возложил на 13-й авиаполк. На разведку погоды поднялся экипаж А.Прилепко. Информация с борта самолёта была неутешительной: по маршруту от шести до десяти баллов, сама цель закрыта, местами просматриваются «окна», однако заметна тенденция к уплотнению облачности.

Вероятно, недельное ожидание улучшения синоптической обстановки склонило командование авиакорпуса, несмотря на такое ее фактическое состояние, принять решение на вылет. Первым Калиновку покинул Баймурзин. Он, как и прежде, обеспечивал подсвет начал боевого пути. За ним в воздух поднялся еще 21 самолёт. Замкнули воздушный эшелон 13 кораблей 335-го авиаполка.

Разведчик груз сбросил. Погода над точкой после его работы стала ещё больше ухудшаться. Баймурзин первый САБ зажёг южнее НБП. Обнаружив ошибку, экипаж сделал новый заход и серией из четырёх светящихся бомб обозначил начало боевого пути.

Первая волна экипажей 13-го авиаполка опознавательных сигналов не обнаружила и, став в круг, ожидала хоть какого-либо просветления. Через некоторое время самые нетерпеливые пошли в район Зволена, где заметили, что аэродром «Три дуба» принимает Ли-2. Командир корабля В.А.Захаров, без согласования с КП авиаполка, решил свой груз сбросить сюда. Остальные, дождавшись кратковременного просветления, свои ПДМ десантировали над Брезно. Всего разгрузилось 9 самолетов.

Другая группа экипажей пришла на цель, когда она была основательно закрыта. Сделали запрос о разрешении сбросить груз на «Три дуба». Находившийся на КП авиакорпуса штурман Г.П.Молчанов вышел на Москву. Получив категорический запрет, он дал команду на возврат.

Трём экипажам командование полка поставило оценку «неуспешно». Командир эскадрильи М.Д.Козлов, летавший на самолёте «Честь гвардии» в экипаже В.Г.Кавкаева, а также командиры кораблей Б.Д.Архипов и Е.А.Малинин доложили, что точка давала не зелёные ракеты, а белые. Это противоречило показаниям других лётчиков. В связи с этим успешное выполнение задания этой тройке было поставлено под сомнение<sup>2</sup>.

13 самолётов 335-го авиаполка прибыли в район Брезно позже. Шесть из них, проявив исключительную настойчивость, сумели груз сбросить. Никто им не приказывал это делать, наоборот, в каждом боевом распоряжении пробивать облака в горах категорически запрещалось. Но наряду с инструкциями и наставлениями, были ещё и приказы совести.

Вот как, например, описаны трудности этого полета в наградном листе штурмана корабля Николая Емельяновича Марушко, представленного к ордену Красного Знамени: «7 октября при выполнении специального задания при переброске чехословацких партизан в район Брезно в исключительно трудных метеоусловиях, в горах, проявляя настойчивость, вне видимости земли, ориентируясь исключительно по горе в 2666 метров и применяя радиосредства, точно вышел в район сигнальных костров и сбросил груз». Выполнял это задание Марушко в экипаже командира корабля А.С.Калошина.

Проявил настойчивость и командир корабля В.И.Адясов, который давал вывозной молодому коллеге Г.Ф.Ситяеву. Когда штурман С.Е.Борисов уверенно сказал, что точка сброса под ними, лётчики смело пошли вниз, в чёрную пасть ночи, нагромождения туч и гор. Смелость и риск были вознаграждены – самолет, пробив облачность, оказался почти над сигнальными огнями.

Последним из авиадивизии в район цели привёл свой корабль А.П.Лысов. Земля плотно прикрыта сплошной облачностью. Ни костров, ни сигнальных ракет. Однако штурман И.И.Терентьев доложил, что точка сброса под крылом. Лётчик легонько отдал штурвал и поставил машину в вираж. Стрелка высотомера медленно сбрасывала высоту: 800 метров, 750, 700. Еще круг: 650, 600.

– Командир, выравнивай, вроде просматриваются костры!

Лысов выполнил команду штурмана, посмотрел в окно, но признаков сигнала не обнаружил.

– А я ничего не вижу.

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 58.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 17, л. 144.

– Есть, есть! – закричал по СПУ стрелок Александр Барановский. – Только они в тумане, но просматриваются.

– Вижу! Заходим!

Несколько доворотов, и вот самолёт уже над целью. Штурман дёрнул за рычаг – и шесть ПДМ покинули бомболок.

– Уходим! – Лысов взял штурвал на себя.

Набрав 2000 метров, командир передал управление правому лётчику М.А.Власову, а сам обратился к штурману:

– Иван, а я ведь серьёзно не заметил никаких сигналов на земле.

– Может, тебя плохо подлечили?

– Да нет, когда прошлый раз летали, вроде ничего было, и на земле всё нормально.

Этот разговор штурмана с командиром вызвал у стрелка Барановского приятное воспоминание о доме.

...Говорят, худа без добра не бывает. Это полностью относится к тому случаю, который два месяца назад произошёл в экипаже. В разное время и разными дорогами пришли в 15-й авиаполк лётчики А.П.Лысов, Н.Д.Сидун, штурман И.И.Терентьев, радист И.А.Комаров и стрелок А.П.Барановский. Побывали в разных экипажах, приобрели боевой опыт, понюхали, как говорится, пороху. И вот в начале 1943 года, волей судьбы и наблюдательных командиров, они сошлись вместе в один небольшой коллектив, имя которому экипаж.

Приказ зачитали перед строем, а когда он рассыпался, все собрались около Лысова – командир всё же. До этого друг друга знали, но то было полковое знакомство. Теперь надо знакомиться ближе, ибо экипаж в авиации дальнего действия – это её ячейка, можно сказать семья, в которой каждый делает своё дело. А чем лучше делается это «своё», тем успешнее выполняется боевое задание. Авиатор, если он летает, вообще подвержен риску. На войне, где тебя ещё стремятся и сбить, этот риск увеличивается во сто крат. Значит, чем лучше ты выполняешь обязанности, тем, попросту говоря, дольше живёшь.

Вот приблизительно такую философию исповедовал как командир корабля Андрей Лысов, стараясь внушить её и своим подчинённым.

В основе его работы по сколачиванию экипажа стал старый, как мир, метод – делай как я. Основную свою обязанность – «летать самолёт» – он исполнял не механически, а продуманно, как будто перед ним первый в жизни взлёт или первая посадка. Был он трудолюбив, целеустремлён и физически вынослив. Вероятно, это от того, что занимался боксом и еще до приобретения специальности лётчика успел закончить два курса химического института. Неплохо знал английский язык, поэтому в надписях на приборной доске самолета Б-25, подобных «футам» и «галлонам», он разбирался хорошо.

Исполнилось командиру 23 года, на груди красовалась пока единственная награда – орден Красной Звезды. Небезынтересна характеристика, данная Лысову в воспоминаниях стрелка Александра Барановского: «В памяти сохранился образ командира в высшей степени мужественного и вместе с тем интеллигентного. Он управлял нами не приказами, а личным примером, педагогическими приёмами и силой логики. Когда и кто привил эти качества тогда совсем молодому Андрею, для меня так и осталось загадкой. Мы, подчинённые, никогда не видели его раздражённым. На маршруте и над целью он всегда спокоен, немногословен в командах, всегда создавал атмосферу инициативы для каждого из нас. В экипаже была взаимовыручка – один за всех и все за одного. И нашей сплочённости искренне завидовали многие авиаторы полка».

Уши экипажа – радист Иван Комаров. Человек тихий, корректный. Специалист высочайшего класса. Как-то перед очередным боевым вылетом начальник связи авиаполка Григорий Косяков, давая указания, сказал:

– В нашем полку есть два радиста, которые ни разу не теряли дальней связи, – Николай Новожилов и Иван Комаров. Если бы была техническая возможность, то они могли бы установить контакт даже с луной.

Глаза экипажа – воздушный стрелок двадцатидвухлетний Александр Барановский. Несмотря на свои 180 сантиметров и приличный вес, нёс службу по охране самолёта бдительно, не раз спасая машину и своих товарищей от коварных наскоков фашистских асов.

Правые лётчики в экипаже не засиживались, набравшись опыта, уходили на повышение. Николая Сидуна сменил Николай Костенко. Через полгода он ушёл на командира корабля, и правое сиденье в самолёте занял Александр Точилкин.

Интересен его приход в авиаполк. Воевал он на штурмовике, а его двоюродный брат Михаил Алексеевич Власов служил в 15-м авиаполку. В круговерти войны братьям удалось найти друг друга. Михаил уговорил Александра перейти на бомбардировщик, а когда тот согласился, побежал по начальству. И разрешения добился. Точилкина зачислили в экипаж Лысова, планируя в дальнейшем перевести на правое сиденье к брату. Пришло время, ушел из экипажа и он.

В общем, экипаж был молодым, энергичным и целеустремлённым. От вылета к вылету авиаторы мужали, набирались боевого опыта и вскоре стали, как выразился в своих воспоминаниях Барановский, «вдоль и поперёк обстрелянные зенитками и просвеченные прожекторами противника». И далее: «Всё больше и больше рос количественный счёт успешно выполненных боевых заданий, улучшалось их качество. Нашего командира, человека исключительной скромности, никогда не кичившегося своими боевыми успехами,

вскоре наградили орденом Ленина, штурмана и меня – орденами Красной Звезды, а Ваню Комарова – орденом Отечественной войны 2-й степени. После такой оценки командованием нашей боевой работы командир полка Ульяновский объявил, что мы впредь будем летать на разведку погоды и подсвечивание целей».

Но в авиации, тем более на войне, всякое бывает, от неприятностей не застрахован даже опытный и сплочённый экипаж. Пришла эта неприятность и к ним. Относилась она к разряду неординарных и поэтому достойна этой страницы книги.

Стоял август 1944 года. Авиаполк перебазировался в утопающую в зелени Умань. Пошли погожие дни, в свободное от боевой работы время люди кучковались у столовой, у штаба или просто под крылом самолёта, вспоминали интересные случаи, сочиняли байки, перебрасывались анекдотами, переходили на песни. В этом жанре выделялись Иван Комаров и Александр Барановский. На их любимую «На закате ходит парень...» сходилась вся эскадрилья. Ну а когда Михаил Кашмин брался за пародии на Гитлера и всякую иную сволочь, то тут собирался весь авиаполк.

Но отдых от боевой работы продолжалась. Уманьский аэродром лётчикам полюбился. По тем временам он был прекрасен оборудован, а взлётно-посадочная полоса, засеянная смесью злаковых трав и хорошо укатанная, обеспечивала нормальный взлёт и посадку.

Днём – сон, ночью – работа. Взлёт, посадка, прожектора, зенитки, разрывы бомб. На картах, сменяя друг друга, мелькали названия объектов для бомбардирования. В один из вечеров, уходя на очередное задание, по взлётной полосе уманьского аэродрома набирал скорость самолёт под управлением Лысова. На борту все занимались своим делом, но взлёт есть взлёт, он подсознательно контролируется всеми членами экипажа.

Ещё неустойчивая машина была уже над Софийским парком, когда все заметили, что она вдруг задрала нос, затем выровнялась. Такого никогда не было. Однако все члены экипажа промолчали, лишь лётчики обменялись друг с другом короткими вопросительными взглядами. Весь полёт к цели и обратно командир корабля, не слишком-то разговорчивый вообще, по сути дела промолчал, часто отдавал штурвал правому лётчику, доверив ему даже посадку.

Лишь в столовой, ковыряя вилкой картофельный гарнир, Лысов признался в том, что на взлёте он на небольшое время потерял зрение, интуитивно почувствовал кабрирование и также интуитивно ввёл машину в нормальный режим полёта.

– А сейчас как? – спросил Терентьев

– Вроде ничего. Приборы видел хорошо, а вот вдаль...

Приговор полкового врача был коротким – в Москву в госпиталь. Экипаж остался без командира и практически перешёл в подчинение к начальнику штаба. Сегодня – дежурство по столовой, через сутки – в караул, а еще через сутки – в стартовую команду. Загрустили ребята от такой жизни, повесили носы. Приблизительно через месяц после отъезда Лысова в госпиталь Барановский повстречал в штабе командира авиаполка Гордиловского, отдал честь.

– Чего не весел, гвардеец? Истосковались без командира?

– Есть и это, товарищ подполковник.

– А что еще?

Стрелок потупил взор, стал поправлять ремень на гимнастерке.

– Выкладывай!

– Да вы знаете.... Пять лет не видел родителей, а они рядом, – выпалил, словно разрядил пулемёт, Барановский.

– Где же это рядом?

– Под Ямполем, есть там такое село – Добрянка.

– Ничего себе – рядом!

– Да каких-то семьдесят километров.

– Вроде и в самом деле недалеко. Н-надо по карте посмотреть.

– Да он южнее нас, можно сказать, на границе с Молдавией, мы туда несколько раз «заруливали», когда летали бомбить немцев в Ясско-Кишенёвской.

– Э-это как так – заруливали? – чуть заикаясь, спросил командир авиаполка

– По моей просьбе, товарищ подполковник, – Барановский, понимая, что наговорил лишнего, сник.

– З-значит дома ты побывал! Но я это в шутку. – Гордиловский похлопал стрелка по руке. – Ничего, старшина, вот разобьем немцев, и поедешь домой.

С утра следующего дня вновь на сердце тоска: куда сегодня пошлют в наряд? И вдруг вызов к начальнику штаба. Что бы это значило? Замечаний по службе вроде не было. Бажанов был краток:

– Вот документы на отпуск с выездом на родину. Командир приказал доставить тебя на полевой аэродром у Ямполья самолётом. Вылет через два часа. Из отпуска не опаздывать!

Не случись с Лысовым та неприятность со зрением, не побывал бы Александр Барановский в родной Добрянке, не встретился бы с матерью Софьей Васильевной да с отцом Павлом Васильевичем. Воистину: нет худа без добра...

Экипаж Лысова сел в Калиновке последним. Весь обратный полёт, потом при оформлении в штабе боевого донесения, в столовой, да и ночью штурман Иван Терентьев всё терзался сомнениями: в назначенное ли место доставили груз? Но вскоре всё прояснилось – посылки попали по адресу.

Летал в район Брезно в эту ночь штурман 4-й авиадивизии Андрей Матвиенко. Вот его рассказ об этом полёте: «Пошел я в экипаже Николая Дмитриевича Карасева. Вышли на Попрад, но из-за облачности и фактического незнания рельефа своевременно снизиться не успели. Замедлили скорость вертикального снижения, добрались до нижней кромки облачности. Увидели костры, но вроде не наши. Груз не сбросили. Сделали разворот в поисках своей цели. Дали сигнал «я свой» зеленой ракетой, стали мигать бортовыми огнями. Смотрю, а мы влезли в такое ущелье, что просто ужас. Холодный пот прошиб все тело. Как выбрались из этой ловушки – до сих пор не соображу. Буквально в десяти метрах под нами отроги. Ужас! Даю ещё ракету. Ответили с другого места. Мы – туда. Хорошо, что они оказались умницами и дали нам одну зеленую. Стрелок заметил. Ориентировались, вышли на сигнальные костры и груз сбросили. Пока летели домой, в воздухе получили подтверждение. Это было облегчением тому чувству, которое возникло, когда мы были на грани гибели».

Итог работы 4-й авиадивизии в ночь на 7 октября таков: из 36 экипажей, побывавших над Брезно, задание смогли выполнить только 15, в том числе и Прилепко, летавший на разведку погоды с грузом. Повстанцы получили 90 ПДМ с общим весом 11250 кг<sup>1</sup>. Пика донёс в Лондон, что в эту ночь словаки получили: 390 автоматов, 4000 9-мм патронов и 80 000 калибра 7,62<sup>2</sup>.

Те, которые выполнили задание, действительно проявили настойчивость. На следующий день на имя командира авиакорпуса из Москвы пришла шифровка: «По сообщениям из Словакии выброска груза в ночь на 7 октября производилась при наземном тумане, экипажи очень старались, делали много заходов, заслуживают благодарности»<sup>3</sup>.

Старание и настойчивость – дело нужное, но сброс груза на аэродром «Три дуба» некоторыми экипажами в то время, когда там принимали Ли-2, был грубейшим нарушением. Однако, судя по следующему приказу командира авиакорпуса, виновники этого нарушения тоже получили благодарность.

«В ночь на 7 октября 1944 года 4-я авиадивизия выполняла специальное задание в интересах партизан Словакии. Задание выполнялось в сложных метеорологических условиях, точка сбрасывания груза была покрыта наземным туманом. Экипажи дивизии полностью осознали важность поставленной перед ними боевой задачи и проявили, по сообщениям штаба партизан Словакии, при её выполнении максимум усилий, делали несколько заходов, упорно преодолевая все сложные условия, встретившиеся в районе цели. Всем экипажам, участвовавшим в выполнении спецзадания, объявляю благодарность»<sup>4</sup>.

Объёмную работу в ночь на 7 октября выполнил авиакорпус генерала Георгиева. Авиаполкам соединения предстояло продолжить переброску 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады, личный состав которой вот уже десять дней томился на аэродромах подскока. В связи с тем, что перерыв в полётах на «Три дуба» оказался значительным, командиры авиадивизий приказали подготовку к вылету и её контроль провести в полковом масштабе. Особое внимание было уделено 1-му авиаполку, которому, помимо всего, поручалось доставить в Словакию несколько разведывательно-диверсионных групп по линии РО 1-го Украинского фронта и НКГБ Украины. К полётам по заданиям этих ведомств командование авиакорпуса всегда относилось с большой ответственностью и, как правило, доверяло это серьёзное дело 1-му авиаполку. Что ни говори, а самые сильные экипажи находились в хозяйстве Филина. Обычно заявка от НКГБ Украины ограничивалась одним самолётом, максимум двумя, а тут сразу четыре.

Несколько раз командиру авиаполка звонил Лабудев и интересовался ходом подготовки выделенных экипажей. Для контроля после обеда приехали руководители соединения – старший штурман Г.К.Живчиков и старший инженер С.З.Лавриненко. Оба они – выходцы из полка, знали здесь всё и вся, пережили с личным составом весь трудный начальный период войны, обеспечили авиаполку, первому в АДД, высокое гвардейское звание.

Живчикову исполнилось сорок, Лавриненко – тридцать шесть. Сам он когда-то летал бортовым техником, в 1935 году за проявленный героизм при спасении самолёта и предотвращение катастрофы получил орден Красной Звезды. Тогда это была высокая награда.

О готовности экипажей и материальной части к выполнению важного специального задания штурман и инженер доложили командиру авиадивизии.

Боевая работа началась с аэродрома Львов четырьмя экипажами 1-го авиаполка, по заданиям разведделов. Им предстояло доставить на «Три дуба» людей и грузы. Кто был привлечен к выполнению этого задания? Сведений на этот счет Подольский архив, за исключением только одного факта, не сохранил. А этот факт таков: экипаж командира корабля Г.А.Звездина (штурман А.О.Головин) не нашёл аэродром, вернулся с людьми и грузом.

Три Ли-2 задание выполнили, доставив в Словакию 28 человек и 1000 кг боеприпасов по заданию РО НКГБ, а также 3 человека и 200 кг радиоимущества по заявке РО 1-го Украинского фронта.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 2, д. 9, л. 133.

<sup>2</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д.496, л. 4.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 1, д. 2, л. 198.

<sup>4</sup> Там же, ф. 4-й ад, оп. 1, д.15, л. 110.

Один из севших экипажей перебростил подготовленную НКГБ Украины разведывательно-диверсионную группу «Бывалые». Скучные сведения о ней мне сообщила радистка Вера Евгеньевна Вронская (тогда Гаврильченко), прилетевшая в Словакию под именем «Наташа».

...Шёл ей тогда двадцать первый год. До начала войны успела в городе Красный Луч окончить школу и медучилище. Весной 1942 года, по рекомендации горкома комсомола, райотдел НКВД предложил девушке учёбу в спецшколе с последующей работой в тылу врага. С июля Вера – курсант радиошколы ОМСБОНа (отдельный мотострелковый батальон особого назначения). После окончания занятий радистку попытались забросить к брянским партизанам, но их там в это время «гоняли» немцы и обеспечить приём парашютистов они так и не смогли.

В конце лета 1943 года Вера попала в оперативную группу «Удар», в которой было три чекиста и две радистки. В составе небольшого партизанского отряда перешли линию фронта и действовали в Житомирской и Ровенской областях до весны 1944 года.

И вот новое задание. Группу формировал Иван Федорович Морозов, для всех – Иванов. Выше среднего роста, худощав, немногословен. Его заместителем РО НКГБ назначил Александра Ивановича Орлова. Тоже выше среднего роста, блондин, горяч по натуре, страстно любил свой родной Ленинград.

Вторая радистка группы Лидия Федоровна Захарова (позже Зеленкина), она же – «Зорька». Ей исполнилось двадцать. Радиоделу обучалась вместе с Верой Вронской. Ей бы родиться мальчиком, ибо отличалась боевым характером, хозяйственной стружкой. Имена остальных членов группы Вронская вспомнить не смогла.

В связи с нелётной погодой разведчики провели на аэродроме Львов целые сутки. Начальство решило перебросить «Бывалых» двумя самолетами. Первую десятку бойцов возглавил Морозов, сюда вошла и Вронская. Вторая часть группы убывала под руководством Орлова.

РО НКГБ была известна своенравная погода на аэродроме «Три дуба», поэтому руководство решило, на случай невозможности посадки, группу десантировать. Весь груз, в связи с этим, упаковали в ПДМ.

Как только зелёная ракета прорезала тёмный небосвод, разведчики начали пристёгивать парашюты и загружаться. Вронской помогал инструктор. Проходивший мимо командир корабля остановился и спросил:

– Так мы что, и женщину везём?

Вера на секунду опешила, но тут же с вызовом ответила:

– Да, женщина! И ничего плохого в этом не вижу!

Лётчик, поднимаясь в самолет по лесенке, в сердцах бросил безадресно:

– Просил же не подсовывать мне баб!

Вера, не зная наивных причуд лётной братии, восприняла эту краткую перепалку как оскорбление и поднялась в салон в плохом настроении.

Полёт протекал в основном нормально, правда, над линией фронта, когда попали под зенитный огонь и лётчики стали бросать машину из стороны в сторону, пришлось немножко поволноваться. Весь путь гадали: примет аэродром или всё-таки придётся прыгать с парашютами. Успокоились лишь в конце полёта, когда кто-то из членов экипажа вышел из пилотской кабины и сказал, что скоро будем снижаться для посадки.

Десять дней «Три дуба» не принимали самолёты, к тому же произошёл разрыв в доставке личного состава бригады, поэтому те, кто прилетел раньше, почти все оказались на аэродроме. Члены группы Морозова, как только спрыгнули на землю, попали в объятия встречающих. Чьи-то сильные мужские руки закружили Веру Вронскую. Услышав девичий визг, словак еще сильнее стиснул незнакомку и своей щетиной, словно рашпилем, несколько раз прошёлся по её щекам. Затем уже кто-то другой чмокнул её в губы, вновь закружил, а затем бережно поставил на землю. Совершенно неожиданно, когда страсти уже улеглись, перед Верой появился командир корабля.

– Вы уж меня простите, хорошая, но у нас в авиации есть примета: женщина на борту – быть беде.

– Да что там вспоминать!

– Должен вам сказать, что вы будете жить долго.

– Почему же?

– Вы – первая пассажирка, с которой полёт прошёл удачно.

– Что ж, почаще возите женщин!

Разведчиков увезли машиной и разместили в какой-то казарме. К середине ночи выяснилось, что вторая часть на аэродром не прибыла. Именно вернувшийся во Львов экипаж Звездина и не доставил её к месту назначения. Морозов решил ждать их прилёта.

Основная же группа кораблей, работавших на Словакию, перелетела на подскок Ясенка и Ионици. После приземления командир корабля 340-го авиаполка М.Н.Бектурсинов нарулил на воронку от взорвавшейся бомбы и погнул винты. От полёта в Словакию был отстранён.

Переброска бригады осуществлялась строго по плану. В его основу положили принцип одновременной отправки одного подразделения со всем штатным вооружением и комплектом боеприпасов. Посадка личного состава и загрузка имущества также производились по разработанной схеме.

В ночь на 7 октября к перелёту подготовилась часть личного состава 2-го батальона. Первым под загрузку стал Ли-2 командира корабля Л.А.Фалалеева (7-й авиаполк). Экипажу предстояло произвести разведку пого-

ды с одновременной доставкой двух пассажиров и мин. Время поджимало, поэтому к работе подключились все члены экипажа.

Взлетели в 17.30. Через каждые тридцать минут радист выходил в эфир и докладывал о состоянии погоды на маршруте. Общая синоптическая картина оказалась такой: до Попрада облачность 10 баллов, дальше постепенное её уменьшение, а в районе самой цели – ясно, видимость до восьми километров. Совершив посадку и разгрузившись, Фалалеев ушёл домой.

В 19.50 с подскока Ясенка, закончив погрузку личного состава бригады, начали взлёт двадцать самолётов 53-й авиадивизии. Через 45 минут после того, как все её корабли поднялись в воздух, ожил подскок Ионици. Здесь начали взлёт двадцать семь самолётов 54-й авиадивизии. С учётом того, что с базовых аэродромов на словацкий маршрут вышли еще десять кораблей, общий караван оказался внушительным – пятьдесят семь Ли-2 держали курс на Зволен. В воздухе находилось около 350 авиаторов и приблизительно 500 воинов чехословацкой бригады. Около тысячи человек!

Переброску штаба 3-го батальона бригады командование доверило экипажу С.П.Слепцова. Как только «единичка» зарулила на отведённое ей место, к ней подъехала бортовая машина с несколькими солдатами в чехословацкой форме. Отсалютовав экипажу армейским приветствием, приступили к загрузке штабного имущества. Его набралось 400 кг. Машина ушла, и вскоре на ней же приехали офицеры и рядовые штаба батальона. На борт поднялось одиннадцать человек. Их размещением в салоне занялся правый летчик Владимир Катымаев.

Борттехник запустил моторы, опробовал их и передал в распоряжение командира корабля. Слепцов порул на старт. Неделю назад экипаж первый раз побывал на повстанческом аэродроме, дорога, казалось, знакома, тем не менее, штурману Косогину и радисту Соколову пришлось в условиях десятибалльной облачности изрядно потрудиться. После Попрада, буквально за несколько минут, небо очистилось.

Сигнальные огни аэродрома зажглись сразу, как только штурман дал условленную ракету. Лётчики ввели машину в вираж, перевели её на снижение, и она, послушная их воле, начала кружить спираль. Пассажиры прильнули к смотровым окнам. Колёса самолёта коснулись словацкой земли в 23.17.

После объятий, поцелуев и возбуждённых разговоров офицеры штаба пожалы всем членам экипажа руки, поблагодарив на не слишком чистом русском языке за благополучную доставку. Когда они уехали, Чирсков сказал:

– Ну что, орлы, я смотрю, вам доверяют ответственные задания. Я тоже доверяю. Значит так, возьмёте с собой 19 человек из второй воздушной армии, они здесь помогали истребительному чешскому полку, и еще троих раненых. Учтите – это первые раненые, которые улетят в Союз. Взлетать немедленно после загрузки, а то тут, судя по всему, через несколько минут начнётся такая карусель, что и улететь будет трудно. Все!

И действительно, ещё не успели загрузиться, а аэродром уже принял несколько самолётов. При вырубании и взлёте пришлось ожидать. Кроме Слепцова от 1-го авиаполка привезли людей и груз еще четыре самолёта. Большую часть маршрута, используя радиосредства, они прошли вне видимости земли – в облаках и над ними. Среди доставленного вооружения были две противотанковые пушки по 500 кг каждая.

А самолёты всё приземлялись и приземлялись. Те, которые привезли людей, подруливали к зданию бывшего аэропорта. На землю спрыгивали бойцы в коротких десантных куртках, с висящими на груди, словно саксофон, автоматами, осматривались и группами располагались на траве. Им ещё не верилось, что после этого короткого прыжка через фронт и горы они уже на родной земле.

А самолёты всё прибывали и прибывали. К зарулившему с грузом бросались прилетевшие десантники, включались в работу, после её окончания уезжали на машинах к месту выгрузки. За ними тянулась и ещё долго «висела» над долиной Грона русская песня «По долинам и по взгорьям».

Хорошо справились с заданием все десять экипажей 23-го авиаполка. Правда, командир корабля М.И.Мишин (штурман С.Н.Перелай) при возвращении, имея на борту тринадцать раненых, сел не на свой аэродром, а в Куровицах.

Успешно выполнили задание все экипажи 336-го авиаполка (пять вылетали с подскока Ясенка и один – с базового аэродрома). Они перевезли 20 человек, 4680 кг горючего, 16500 кг имущества связи и 1500 кг техимущества.

Один из них (командир корабля А.Н.Котелков, штурман П.И.Годунов) взлетел с аэродрома Ясенка, имея на борту девять пассажиров. Лётчики знали, что это чехословацкие воины, которые остались в живых после катастрофы экипажа Николая Шишина. Тогда, в ночь на 27 сентября из состава их группы погибло два товарища, а двое раненых попали в госпиталь.

Александр Николаевич Котелков, понимая их состояние перед повторной попыткой улететь в Словакию, поручил штурману уделить пассажирам максимум внимания.

...Павлу Ивановичу Годунову шёл тридцать второй год. Старше на пару лет был только командир корабля, все остальные – моложе. К своей штурманской специальности он шёл долго. После окончания в 1933 году ШМАСа прибыл в 7-й тбап на должность мастера по вооружению. В авиаполку переучился на стрелка-радиста и стал летать на ТБ-3. Через четыре года стал осваивать, опять же при части, штурманское дело. А тут подвернулась командировка в Иваново во 2-ю Высшую школу штурманов под командованием И.Т.Спирина.



За четыре месяца учебно-тренировочных полётов Годунов в совершенстве овладел новой специальностью. Воевать начал с первого дня, имел серьёзное ранение, вернулся в строй. При формировании 336-го авиаполка стал штурманом эскадрильи.

Этого тихого и скромного человека в авиаполку ценили и уважали, а в экипаже он, как наиболее опытный, исполнял комиссарские обязанности. Вот почему командир корабля дал ему поручение «подбодрить пассажиров»...

Павел Иванович встретил гостей, разместил их на боковых скамейках, успокоил тем, что в районе Зволена хорошая погода, попытался рассказать, что командир экипажа лётчик очень сильный и летает просто здорово. Узнав, что среди десантников есть девушка по имени Власта, что ей всего восемнадцать лет, Годунов уделил ей особое внимание. В ответ на заботу пассажиры кивали головами, улыбались, но чувствовалось, предстоящего полёта побаивались.

На маршруте с ними «работал» лётчик Николай Иванович Курапов, который, уступив своё рабочее место штурману, почти всё время находился в пассажирском салоне. Однако гости были сосредоточены и между собой почти не переговаривались. «Раскрепостились» они лишь только после того, как самолёт коснулся посадочной полосы. Ну а когда бойцы прыгнули на землю, их было просто не узнать: бойкие разговоры, возгласы, жаркие объятия с встречающимися и пылкие слова благодарности членам экипажа.

Неплохо справилась с заданием 54-я авиадивизия. Вот несколько примеров. Вполне естественно, что командиры авиаполков, готовя этот вылет, транспортировку личного состава чехословацкой бригады поручали наиболее подготовленным лётчикам. Так поступил и Борис Езерский. Переброску десантников, в частности, он доверил экипажу командира корабля Г.И.Губанова (штурман А.Ф.Нетюхайло).

...Не могу не рассказать о бортовом технике этого экипажа. В.И.Кутovenко И вот почему. Владимир Иванович пришёл в 1-ю эскадрилью 7-го тбап осенью 1939 года наземным техником и прослужил в ней до своего увольнения из армии в 1960 году с должности заместителя командира по эксплуатации. Вся календарная служба на протяжении двадцати лет в одном подразделении. Не в полку, а в эскадрилье! Случай уникальный, может быть даже единственный в истории авиации дальнего действия.

В первый военный год Кутovenко обслуживал ТБ-3, будучи техником группы левого крыла. На борт перешёл в сентябре 1942 года в качестве помощника техника С.И.Гришко. Попал в экипаж А.А.Васильева, правым лётчиком у которого был Губанов. Весной 1943 года авиаполк стал осваивать Ли-2, первая эскадрилья завершала переучивание последней. Губанов и Кутovenко «отпочковались» от Васильева. Возник новый экипаж, который, кстати, совершил последний полет на последнем в авиаполку самолёте ТБ-3. Очень быстро стал на ноги, также быстро приобрёл свое лицо и авторитет. В мае 1944 года авиаполк передислоцировался на полевой аэродром вблизи деревни Тирановка Каменец-Подольской области. Понадобилась целая группа экипажей для выполнения специальных заданий РО Украинских фронтов. В неё вошел и губановский.

Кутovenко слыл надёжным бортовым техником. Таким его сделали хорошие знания материальной части, богатый опыт её ремонта на земле и завидное трудолюбие. На самолёте не было ни одного дела, которое не выполнили бы его золотые руки. Он всё умел, и у него всё получалось. Работу моторов анализировал по звуку, а «заглядывая» в их сердцевину через приборы, добивался самой экономной эксплуатации.

В полёте он был доктором технических наук, а на земле, помогая механикам, трудягой-техником. А ещё Владимир Иванович увлекался историей, много читал, оказывал заместителю командира эскадрильи по политчасти П.С.Позднякову посильную помощь в воспитании личного состава...

В Кросно на борт самолёта поднялось шестнадцать чехословацких воинов. Чувствовалось, что ребята засиделись, что все их мысли там, в родной Словакии. Размещали их в пассажирском салоне штурман А.Ф.Нетюхайло и лётчик П.И. Головачёв.

Взлетели с опозданием. До Попрада шли над облаками, ориентируясь по звёздам и радиомаякам. Затем, когда стала просматриваться земля, уточнили своё местонахождение по характерным ориентирам. Сели в 00.36. С пассажирами простились в салоне. Чехи жали руки так, словно получали самые высокие награды.

Чирсков, имея за плечами командирский опыт, понимал, что людей привёз сильный экипаж. Не мудрствуя лукаво он доверил им девятерых раненых. Тяжёлых внесли в самолёт на носилках, разместили на полу пассажирского салона. Остальных усадили на сиденья.

По сути дела перевозка раненых началась именно в эту ночь. Продолжалась она и в последующем. Количество доставленных на излечение в Советский Союз словаков штабные работники добросовестно занесли в боевые донесения. Но только количество. И всего лишь один раз боевое донесение отразило имена раненых, именно тех, которые оказались на борту самолёта Губанова. Вот они: Павел Муравик, Рудольф Багледа, Павел Резниченко, Ян Дениз, Мича Поважан, Слава Кука, Ян Пудиш, Стефан Полачик, Ян Поляк, Рихард Слезак и Ярослав Веинцляр. Среди них один с явно русскими фамилией и именем – Павел Резниченко. Кто он и как попал в Словакию?

Получив разрешение на взлёт, Губанов на малом газу повёл машину на старт. Она мерно катилась по не очень-то ровному грунту. И вдруг резко остановилась.

– Кутovenко, кто-то сигналил нам, сбегай, узнай.

Борттехник пробрался между носилок, открыл дверь. На земле, прикрывая лицо рукой, стоял небольшого росточка стройный мужчина в кожаной куртке и что-то пытался объяснить. Шум работающих моторов заглу-

шал его голос, Кутовенко смог разобрать лишь то, что человек говорит по-словацки. К открытой двери подошли раненные, и совместными усилиями удалось выяснить, что это лётчик, что в Советском Союзе идет переучивание и он просит взять его с собой. Также сообщено удалось ему растолковать, что экипаж без разрешения аэродромного начальства никого не имеет права брать на борт самолёта.

Обратный полёт прошел нормально. Через 5 часов 58 минут после взлета с Кросно Губанов приземлил свой Ли-2 с хвостовым номером «5» во Львове. Подъехала санитарная машина. Раненых приняла медицинская сестра Ноиза<sup>1</sup>.

Экипаж Чернобаева в эту ночь второй раз повёз на «Три дуба» противотанковую пушку. Вместе с расчётом в пять человек и снарядами общий вес груза составил 1100 кг. В 22.50 сели. Разгрузились в течение пяти минут. Учитывая выполненную трудоёмкую работу, Чирсков отправил самолет домой без людей и груза. Партию мин в 25 ящиков (1600 кг) доставил самолет командира корабля И.Ф.Иванова (штурман И.Ф.Биленко).

Весьма успешно совершил свой первый вылет в Словакию экипаж 29-го авиаполка Ю.Е.Волкова (штурман И.И.Вовк).

...Как боевой лётчик Юрий Евгеньевич – тёртый калач. На ТБ-3 утюжил фронтовое небо до тех пор, пока держалась эта уникальная машина на вооружении. Горел, прыгал с парашютом, садился в поле, терял боевых товарищей. В общем, неприятностей хватало. Но одно дело, когда эти неприятности разведены временем на значительные расстояния, а вот когда они спрессованы, следуют чередой друг за другом, тогда, несмотря на то что тебе нет и двадцати пяти, ты уже знаешь, в какой стороне груди находится сердце.

Трудным для Юрия Волкова выдалось лето 1943 года. Трижды за короткий промежуток времени фронтовое небо подбрасывало ему жесточайшие схватки с врагом, а смерть сотни раз в этих экстремальных обстоятельствах пыталась взять его жизнь.

Чего стоил только один полёт в экипаже Героя Советского Союза Николая Бобина, который стал последним для легендарного лётчика, а для него, молодого командира корабля, первым самостоятельным боевым и школой мужества. Волкову нужен был контрольный полёт. Повёз его на железнодорожный узел Брянск заместитель командира эскадрильи Бобин. Экипаж к этому времени был наполовину необстрелянным – борттехник новый, его помощник из наземных механиков и шёл в полёт впервые, кормовой стрелок слетал на боевое задание всего лишь несколько раз. Зато кроме самого командира корабля, на борту было два аса – штурман Герой Советского Союза Леонид Николаевич Агеев и центральной башенный стрелок Иван Артамонович Зарежаев.

Кто из лётчиков АДД не побывал в 1943 году в ночном небе Брянска, тот не видел войны. Ночь на 16 мая не была исключением. Как в этом аду удалось выполнить задание и невредимыми унести ноги, мог объяснить только Бобин, который, забыв на боевом курсе, что он дает контрольный полёт, взял инициативу в свои руки, вывел ТБ-3 после сброса бомб из опасной зоны и только после этого отдал бразды управления Волкову.

Успокоившись и придя в себя, пошли домой. На подлёте к Ельцу командир поднялся со своего места, размялся, сходил к штурману, вернулся, стал лицом к хвосту самолёта, постоял, а потом, собираясь что-то сказать Волкову, наклонился к его уху. Но вымолвить так ничего и не успел. Резкий звук, стон Бобина и звон стекла разбитых пилотских приборов слились воедино. Командир осел, ухватившись правой рукой за свой штурвал.

Подумав, что это бьют свои зенитки, Волков немедленно включил АНО, засёк время. Было 00.50. Затем крикнул штурману:

– Давай ракеты!

Когда же Елец ошестинился прожекторами, понял, что врезал им истребитель. Мгновенно ударив по лапкам переключателей, погасил АНО. И своевременно – вторая очередь «Ме-110», который кометой пронёсся впереди ТБ-3, пришлось по правому мотору. Он остановился.

Кто-то стонал. Волков бросил взгляд на пол кабины. Там на животе лежал борттехник Марков. Спина – сплошное месиво. Над ним хлопотал его помощник. Из штурманской прибежал Агеев, посмотрел в раскрытые глаза Бобина, не раздумывая, подхватил его тело и потащил к себе. Там отстегнул парашют, положил под голову, стащил комбинезон, полез под гимнастерку. Сердце командира не билось. Из приоткрытого рта струйкой сочилась кровь. Комок подступил к горлу. Закрыв Бобину глаза, поправил гимнастёрку и звёздочку Героя. В кабине замигали лампочки – это Волков звал на помощь.

– Лёня, помогай, сдыхает второй! Наверняка перебита гидросистема, машину разворачивает!

Штурман сел на левое сиденье, взял в руки штурвал, упёрся ногами в педали. Так и дотянули до Мичуринска. Перед самой посадкой начал сдавать третий мотор. Тут уж было не до классических разворотов и расчётов, скорей бы дотронуться до земли. Приземлились почти поперек старта. Бедолага ТБ-3, урча одним мотором, устало довихлял до того места, где его ожидала стая машин.

Кто-то занес в самолёт носилки. На них уложили бездыханное тело Маркова, опустили на землю. В свете машинных фар было видно, как через брезент носилок каплями просачивалась кровь. Борттехника отвезли в морг, но там обнаружили, что труп... дышит. Выжил Александр Иванович Марков, поправился и встал в строй.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 7-го ап, оп. 213765, д. 2, л. 9.

А Героя Советского Союза Николая Алексеевича Бобина похоронили в городском парке Мичуринска, у кинотеатра «Октябрь». Пуля попала в подбородок и вышла в затылок.

Вот при таких обстоятельствах Юрий Волков возглавил экипаж ТБ-3. Ровно через два месяца он и его подчинённые оказались в центре внимания командования авиаполка, авиадивизии, авиакорпуса и даже маршала авиации А.Е.Голованова.

Неприятно, когда тебя сбивают, но вдвойне неприятно, когда сбивают свои. В ночь на 17 июля 1943 года 16 Ли-2 и 11 ТБ-3 авиадивизии нанесли удар по опорным пунктам и артиллерийским позициям в овраге, что в одном километре юго-восточнее пункта Каменка, между поселками Шевченко и Колесово (все в 14 км южнее Изюма). При полёте на цель стало очевидно, что маршрут выбран крайне неудачно, он лежал параллельно линии фронта. Пока шли вдоль нее, бомбардировщику поддали жару. Огонь был неприцельным, особого вреда не принёс, но нервы потрепал изрядно.

Уже на обратном курсе Юрий Евгеньевич мучил себя вопросом: почему никому из членов экипажа, и прежде всего ему, не пришла в голову самая что ни на есть простая мысль – изменить маршрут, отойти в сторону. Нет же, летели вдоль этой линии фронта как замороженные. Не думал командир корабля, что не пройдет и часу, как судьба подбросит ему новое испытание, заставит задавать себе новые вопросы.

Это случилось в 02.50 в районе северо-восточнее Алексеевки (20 км юго-западнее Острогоска). Как потом оказалось, по самолёту открыли огонь наземные войска 2-го кавалерийского корпуса. Снаряд угодил в левую плоскость, разорвавшись безобидным хлопком – пп-а-х-х. Но что такое плоскость у ТБ-3? Это – сплошные баки. Крыло полыхнуло как пакля. Волков погнал борттехника выяснить, можно ли потушить пожар. Куда там! Бедняга вернулся без бровей и ресниц. Дело – дрянь. Надо поближе к земле. А плоскость уже превратилась в сплошной факел. И машина кренится. Нет, не успеть ее посадить. Дал команду прыгать. Восемь человек, как горох, высыпались с обречённого ТБ-3, да так синхронно, что через несколько минут после приземления все собрались возле командира.

– Я всегда говорил, что немцы – стрелки никудышные...

– Это мы никудышные лётчики, что позволяем своим себя сбивать, – прервал штурмана Евгения Петрова командир корабля. – Почему мы не знали, что в этом районе опасная зона?

Волков, спокойный и выдержанный даже в критических ситуациях, был явно обескуражен случившимся.

– Братцы, воздух!

Все задрали головы. В небе кружилась пара Ли-2. Один из них стал заходить на посадку. Спасителем оказался Владимир Безбоков<sup>1</sup>.

Неприятно, когда тебя сбивают, вдвойне – если это делают свои, но трижды неприятно, когда это происходит дважды в течение полумесяца. Через десять дней после случившегося поступила команда помочь партизанам Брянской области. 29 июля десять ТБ-3 перелетели из Мичуринска в Елец, на базу по снабжению партизан, и приступили к выполнению заданий.

Летали каждый день. В ночь на 9 августа экипаж Волкова ушёл в девятый полёт. Его описал в своей книге «Люди мужества» штурман корабля Александр Иванович Черешнев, которому, дополнительно ко всему, в этом полёте необходимо было дать провозной молодому коллеге Михаилу Кривошеенко.

«...Пролетели Орел. Михаил показал мне линию фронта. Расчётное время сошлось с фактическим. Я встал за пулемёт и начал вести наблюдение... За носовой пулемёт стал Михаил Кривошеенко, сержант Воронов, прижавшись к другому пулемёту, просматривал нижнюю сферу... В заднем отсеке (в хвостовой кабине) сидел воздушный стрелок Николай Лазарев. Он будто врос в пулемёт... Борттехник Александр Леонов и бортмеханик Антон Забродский установили никем не предусмотренные два пулемёта Дегтярева, и сейчас, как по команде, прильнули к ним... Беспеременно гыркала турельная кабина стрелка. Там, в башенной установке над фюзеляжем, сидел воздушный стрелок Иван Быченко. Самолёт подходил к цели. Лётчик убрал газ, повёл машину на снижение и сделал два круга над знакомой нам партизанской площадкой. Внизу появились костры. Привычным ударом финки Леонов разрезал нижний канат, и десять больших мешков с грузом полетели из бомболок на землю».

В этом месте я обрываю цитирование, ибо Леонов канат не рубил, а экипаж груз не бросал. Это видно из специального донесения командира авиаполка Афонина, которое описывает, что же произошло на самом деле. Вот этот документ: «...В 23.40 выйдя в район цели, экипаж условленных сигналов не обнаружил. С 23.40 до 00.05 на высоте 600 – 800 метров, уточнив район цели, выжидали появления сигнала. В 00.05 приняли решение возвращаться. В 00.35 в двадцати километрах юго-восточнее Почеп на высоте 1300 метров были атакованы «Ме-110». Первую очередь истребитель дал слева снизу. Пробил бензобаки левой плоскости. Вторую атаку пытался произвести сзади сверху, но она была отражена огнём УБТ. Третью атаку истребитель произвёл сзади снизу – были подожжены бензобаки левой и правой плоскостей, и пламя быстро охватило весь самолёт. Командир дал команду прыгать.

Прибывшие в часть Черешнев, Забродский и Коломиец видели, что с горящего самолета выбросились только шесть человек. После приземления во время поспешного ухода (из деревни бежали немцы) Черешнев наткнулся на лежащего на земле стрелка Воронова, тяжело раненого в правую ногу. Пытался вынести Воронова в безопасное место, но крики и выстрелы приближавшихся немцев, которые были уже близко,

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 9, л. 75.

заставили Черешнева оставить раненого. Он отполз в сторону и стал пробираться один в направлении района партизан.

11 августа в партизанском отряде Писарева встретились Черешнев, Забродский, Коломиец и Быченко, которые на самолете У-2 15 августа были переправлены через линию фронта. Быченко получил ранение в левую ногу во время воздушного боя, оставлен в госпитале Дмитриевский-Львовский. Судьба Волкова, Леонова, Лазарева, Кривошеенко и Воронова неизвестна»<sup>1</sup>.

К моменту оформления этого документа действительно судьба невернувшихся в полк была неизвестна. Потом постепенно все стало проясняться.

Командир корабля Юрий Волков прибыл в полк 21 августа. Через неделю из госпиталя вернулся Иван Быченко. А вот судьба остальных была установлена уже после войны. М.И.Кривошеенко и Н.А.Лазарев погибли и были захоронены жителями села Алексеевка. Погиб и А.С.Леонов. Он похоронен в братской могиле села Сосновое Болото (оба населённых пункта в Брянской области).

Константин Алексеевич Воронов попал в плен, перебрасывался из лагеря в лагерь. Последним оказался Лицманштадт. Отсюда и бежал в конце 1944 года. Успел ещё повоевать, правда, в штурмовой авиации, в экипаже известного советского аса дважды Героя Советского Союза Т.Я.Бегельдинова.

А Юрий Волков после приземления пять дней скитался на оккупированной территории. Его преследовали, он уходил от собак, прятался в лесу, натёкался на фашистские посты, переплывал Десну. Лишь 14 августа, голодный, оборванный и обессилевший, он встретился с партизанами того же отряда Писарева.

После тяжёлого лета 1943 года судьба уже больше не подбрасывала Юрию Волкову экстремальных ситуаций на грани жизни и смерти. Его боевой счёт перевалил за сотню, на гимнастерке засияли первые награды, он стал командиром отряда, а главное – появился высокий авторитет в полковом коллективе...

Свой Ли-2 под номером «десять» Волков вывел на словацкий маршрут впервые. На Ионичи перелетели полковой группой и стали под загрузку. Погрузочная команда работала слаженно. Помощь со стороны авиаторов десантники отвергли категорически, пояснив, что это их дело, что экипажу предстоит ответственная работа, да и торопиться нет смысла, так как время ещё есть.

Завершив работу, словаки подошли к лётчикам, задымили. Однако зелёная ракета прервала перекур. Разобрав амуницию, десантники поспешили в самолёт. Борттехник Виктор Фролов закрыл входную дверь, разместил пассажиров и прошёл в кабину лётчиков. Запустили моторы, но прошло минут тридцать, прежде чем руководитель полётов дал разрешение на вылет. Волков поднял машину седьмым в группе. После выравнивания передал управление Семёну Лёвочкину. Редкая облачность, которая поглотила Ли-2 сразу после взлёта, постепенно сгущалась и вскоре достигла десяти баллов. Затем облака стали редеть, кое-где появились «окна». Иван Вовк помимо радиосредств стал использовать и звёзды. За тридцать минут до цели направились на приводную. Она-то и вывела самолёт прямо на аэродром «Три дуба».

– Можно снижаться!

– Есть снижаться!

Штурвал от себя, плавный разворот на 180 градусов, две минуты на север, разворот на 180 градусов, две минуты на юг, разворот.

Прилетевшие словаки долго не могли успокоиться, жали руки, обнимали всех членов экипажа, а затем очень быстро растворились в темноте ночи, даже забыв о том, что самолёт следует разгрузить. Лётчикам пришлось помогать разгрузочной команде.

Первый полёт в Словакию совершил экипаж из 340-го авиаполка командира 1-й эскадрильи А.А.Бобрышева. В Кросно на борт самолета быстро, словно тени, проскользнули двадцать чехословацких десантников, разместились по бокам фюзеляжа. Все при оружии, в новеньком обмундировании, сосредоточенные. Еще бы – через несколько часов встреча с родной землей, которая их так ждет!

После взлета Ли-2 спеленала облачность. Бобрышев создал моторам номинальный режим. Через двадцать минут выскочили под звёзды. Внизу – плотное, сотканное из облаков покрывало. Высота 2500 метров. На ней и пошли к цели.

Вскоре впереди в лунном свете, на ровном облачном поле стало вырисовываться какое-то возвышение, как вершина конуса, только с очень ровными гранями. Это всем известная Герлаховка, палочка-выручалочка для штурманов. Черешнев посмотрел на часы – всё в норме. Затем дал лётчикам поправку в курс и настроил радиополукомпас на приводную радиостанцию. Его стрелка показывала направление полёта.

– Еще далековато, – заметил Бобрышев.

– Да, многие штурмана говорили, что привод слабоватый, не «Ястреб», а скорее «Ворона».

– Радист, запроси погоду в районе цели!

Тем временем на высоте полёта появилась облачность. Штурман перешёл на ориентацию по приборам.

– Командир, в районе цели ясно!

Бобрышев встал, размялся, затем вышел к пассажирам. Они прильнули к смотровым окнам. Лётчик заверил их, что скоро будут дома. Люди заулыбались. В салон вышел Черешнев:

– Командир, время снижаться.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 9, л. 147.

Бобрышев сел на рабочее место, взял управление самолётом в свои руки, ввёл его в спираль. Дрогнула и побежала стрелка высотомера: 2200, 2000, 1800. В кабине тихо, все ждут, работают практически только лётчики. – «Единица», вы над нами, продолжайте снижение!

Штурман откинулся на спинку сиденья, на несколько секунд прикрыл глаза. Его дело, можно сказать, сделано. Бобрышев посадил машину, зарулил на стоянку. Борттехник Н.И.Палладий установил моторам наименьший режим и побежал к выходной двери, но там уже столпились словаки и о чем-то возбужденно говорили.

Борттехник все же протиснулся к двери, нажал на ручку. Свежий воздух ворвался в салон самолёта. А пассажиры, не дожидаясь лесенки, посыпались на землю. Возгласы, объятия. Еще одна частичка бригады прибыла на Родину. Получив разрешение, Бобрышев порулил на старт.

Прилетевших воинов встречали те, кто прибыл еще 27 сентября. Некоторые подробности этого волнующего события приводит в своей книге М.Глидер. «Шестого октября погода наконец улучшилась, и мы услышали рокот самолётов в небе. Бросив «поливку» (суп), мы помчались на аэродром. Из Бадины привезли кухни, каждый прилетающий получал кофе. Самолёты садились и взлетали беспрерывно... В темноте, освещаемой только условными знаками и ракетами, люди искали друг друга, кричали. Прибывшие рассказывали, что они измучились в Кросно, ожидая вылета. Всё время слышалось: «наздар!» (здравствуй). Выгрузка производилась с предельной быстротой, лётчики принимали в ней участие. Появились на земле мины, миномёты, пушки, снаряды, «виллисы», зенитки, боеприпасы. Всё это отправлялось в части»<sup>1</sup>.

В ночь на 7 октября подтвердилась информация генерала Белянова, поступившая ещё неделю назад, о том, что немецкая противовоздушная оборона пытается дезориентировать работу наших лётчиков на маршруте к цели. В районе Попрада некоторые экипажи засекли работу светомаяка-мигалки, который при появлении наших самолётов клал луч в противоположную направлению полёта сторону. Когда самолёт подходил ближе, луч перебрассывался в сторону курса следования, включались прожектора, пытавшиеся поймать цель.

Кроме этого, в этом же районе было организовано патрулирование ночных истребителей. Не обошлось без воздушного боя. Экипаж 340-го авиаполка командира корабля М.Я.Христофорова на обратном пути в районе Бобры на высоте 3100 метров подвергся нападению сразу двух «Ю-88». Немецкие лётчики попытались атаковать Ли-2 в хвост, зайдя сзади снизу с разных сторон. Они открыли огонь с дистанции 500 метров, но стрелки были начеку и дружным огнём отбили все атаки, а Христофоров и правый лётчик А.А.Беляев потеряв высоты увели машину в облака<sup>2</sup>.

В эту ночь два экипажа 54-й авиадивизии потеряли ориентировку. Один из них – разведчик погоды 7-го авиаполка командира корабля Л.А.Фалалеева. Выполнив отлично задание, взлетели с аэродрома «Три дуба» при ясной погоде и взяли курс домой. Через час полёта пошла облачность, земля еще некоторое время мелькала в её разрывах, а затем исчезла из виду. Штурман Василий Алимпиевич Кондратенко, углубившись в расчёты, шелестел картой за спиной Фалалеева.

Мерно гудели моторы, чутко несли свою контрольную службу приборы, плотная облачность оберегала машину от прожекторов, зенитной артиллерии и истребителей. Не полет, а удовольствие! Передав управление лётчику Василию Панкову, Фалалеев встал с рабочего места, расслабился.

– Что-то я продрог!

– В Таш-кен-т бы, – мечтательно протянул фразу борттехник Михаил Мальковский. – Дыни там сейчас.

– Дыни уже отошли!

... Ташкент – родина Фалалеева. Год назад ему чудом удалось побывать там. И устроил ему это «чудо» командир авиаполка. При переучивании на Ли-2 Езерский вывозил Фалалеева на командира корабля. После контрольного полета сказал:

– Собирайся, Лев Андреевич, в Ташкент за новым самолётом.

Три года не был лётчик дома. Война, конечно, изменила город, но Ташкент – всё же город хлебный. Родители – Андрей Семёнович и Мария Васильевна – жили рядом с базаром. А там на прилавках – чего только нет! Вот и привёз тогда с собой несколько дынь. Показались они ребятам наивысшим блаженством...

Командир сел в кресло, поставил ноги на педали, посмотрел за борт.

– Штурман, не пора ли снижаться?

Кондратенко молчал.

– Штурман!

– Командир, что-то я не пойму где мы находимся!

– Как так? Давай пойдём вверх, там звёзды, луна!

– Горючего осталось на тридцать минут, – доложил борттехник.

– Мальковский, докладывай о наличии горючего через каждые пять минут. – Фалалеев взял штурвал в свои руки. – Снижаемся!

Облачность пробили на высоте 1200 метров, осмотрелись, но восстановить ориентировку по наземным ориентирам не смогли. Не теряя драгоценных минут, Фалалеев дал максимальный угол снижения. Вскоре зажглась красная лампочка. Времени для выбора места посадки практически уже не оставалось, поэтому

<sup>1</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. – С. 208

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 19, л. 78.

командир корабля решил садиться прямо перед собой. Уже на планировании заметив, что ветер сносит машину влево, включил фары. Встреча с землей была далека от идеальной, машина чуть не зарылась носом в грунт, рубанув по нему винтами. Остановились, выключили моторы. Выходить не хотелось. Первым молчание нарушил штурман:

– Это я во всём виноват! Сволочь я! Простите, ребята... Какой я гвардеец! – Кондратенко расстегнул куртку и стал отвинчивать гвардейский знак.

– Кончай ломать комедию! – прикрикнул на него Фалалеев. – Все мы виноваты! Не стреляться же теперь из-за этого. Давайте выяснять, где мы.

Кроме погнутых винтов самолёт практически был исправен. Дождались рассвета, когда очертания местности приобрели зрительную осязаемость, стало очевидным, от какой неприятности удалось уйти: в тридцати метрах справа от самолёта находился крутой овраг.

– Боковик нас спас, ты помнишь, Василий, – обратился командир к правому лётчику, – как нас несло на посадке влево? Могли сесть прямо в овраг.

– А еще могли сесть вон на то село! – Штурман бросил окурочок папиросы, задавил его носком сапога. – Пойду выяснять, куда нас занесло.

– Только Мальковского с собой не бери.

Эта реплика радиста вызвала смех, разрядила обстановку. Все помнили тот случай, когда борттехник полетел на боевое задание с другим экипажем, и их сбили. Приземлился он прямо на окраине села, на своей территории, и был пленён... женской частью деревни. Все его клятвы о том, что он русский, произносимые на чистом русском языке, не имели никакого воздействия – бабоньки молотили пришельца с небес всем, что было в руках – в воздухе мелькали женские кулаки, кофты и палки, лилась словесная брань:

– Ах ты, фашист поганый, какой ты, гад, русский, у нас таких рыжих отродясь не видали! Бабоньки, раздевайте его, посмотрим, везде ли такой огненный!

Прикрывая свою рыжую голову, этот объект раздражения, руками, Мальковский в конце концов рассвирепел:

– Ах вы, сучки!

Это была своевременно брошенная граната – женская атака вмиг захлебнулась.

– А он и впрямь русский! Соколик ты наш!

Сменив гнев на милость, женщины повели лётчика кормить...

Через полчаса часа со стороны села к самолёту направилась подвода. Белокурая голова возницы подсказывала, что это Кондратенко. Он лихо подкатил к ожидавшим его товарищам, натянул вожжи.

– Т-пр-у-у! Карета подана!

– А где шлем?

– Мальчонке подарил! А сидим мы южнее Луцка, он вон там, за пригорком, всего в четырёх километрах. Председатель колхоза приглашает в гости.

– Свяжитесь по радиции с командным пунктом, доложите наше место приземления и обстановку, а уже потом поедем в деревню.

Председатель колхоза, бывший танкист, списанный по ранению, отнёсся к лётчикам с пониманием. Устроил всех к одинокой пожилой женщине, выписал провиант – поросёнка, мёд, муку. Экипаж тоже не остался в долгу: когда к вечеру у села приземлился командир эскадрильи Яланский, слили с его самолёта на сельскохозяйственные нужды бензина и масла. Поделились и спиртом. Яланский увёз погнутые винты, а через два дня доставил к месту вынужденной посадки новые, привёз и горючее. К вечеру вернулись в Буск.

Неудачным оказался вылет в Словакию и для молодого командира корабля этого же авиаполка А.А.Хестанова. До этого он и штурман Ф.П.Рыбин совершили всего по десять боевых вылетов. О выполнении задания на «Три дуба» донесли по радио, загрузили раненых, благополучно взлетели и взяли курс на свой аэродром. В 03.55 от радиста поступила радиограмма: «На борту раненые, приготовьте санитарку». В 04.17, находясь над своим аэродромом, неожиданно стали уточнять курс. Прошло 27 минут, и радист самолёта вновь появился в эфире. На этот раз он запросил погоду, которую ему тут же передали. После этого связь с самолётом прекратилась.

Лишь утром всё прояснилось: экипаж просто-напросто блуданул. Углубившись далеко на восток и выработав горючее, пошли на вынужденную прямо в поле. Редко бывает, чтобы впереди, когда экипаж садится прямо перед собой, не было препятствий. Не минула сия неприятность и Хестанова: посчитав плоскостями телеграфные столбы, самолёт застыл у деревни Зенково, в 35 километрах от Проскурова (ныне Хмельницкий. – А. С.).

Выскочили из самолёта, чтобы осмотреть результаты аварии. Они оказались более чем серьёзные: деформированы плоскости и в бараний рог завернулись перья винтов. О самостоятельном вылете не могло быть и речи. Дождавшись рассвета, пошли в деревню, с большим трудом установили связь со Львовом и доложили о случившемся. Сельчане, узнав, что на борту раненые словаки, потянулись к самолёту кто с чем. Несли горячую картошку, молоко, хлеб, сало. А кто и просто так – посмотреть на братьев славян.

Произошла неприятность в 29-м авиаполку, который отрядил на боевое задание десять самолётов. Среди них был и Ли-2 командира корабля И.И.Полякова. В обратный рейс Чирсков доверил ему раненых.

Их подвезли на машине, разгрузили. Отъезжая от самолёта в спешке, водитель кузовом задел правую часть руля глубины, повредив две нервюры. Даже те словаки, которые не знали по-русски ни одного слова,

сразу догадались, что бортовой техник произносит матерные слова. Сыпал он ими долго, даже после того, как в конце растерявшийся шофёр увел машину прочь от места происшествия. Раненых увезли на другие самолёты, а экипаж стал думать, как отремонтировать свой Ли-2.

В эту ночь не выполнили задание по причине сложных метеорологических условий 15 экипажей авиакорпуса.

Приземлившиеся 42 самолёта доставили на «Три дуба» 334 человека личного состава бригады и 43060 кг груза (вооружение, в том числе три противотанковые пушки, боеприпасы, медикаменты, горючее, масло для самолётов 1-го чиап). Обратными рейсами в Советский Союз прибыло 127 человек (70 раненых, 10 человек медицинского персонала и 47 человек личного состава 2-й воздушной армии) и 700 кг различного груза<sup>1</sup>.

Завершилась трудная, результативная и вместе с тем с большими неприятностями боевая ночь. Штабные службы частей и соединений составили боевые донесения, они сошлись в корпусах, а оттуда ушли в штаб АДД. Утром общие сведения по итогам вылета поступили в Ставку. Впервые с начала Зволенской операции небо Словакии приняло в свои просторы 93 советских самолёта. Экипажи двух авиакорпусов АДД доставили повстанцам 334 воина бригады и 54311 кг различных военных грузов. Обратными рейсами в СССР улетело 127 человек.

Затих, успокоился аэродром «Три дуба». Личный состав групп обеспечения, уставший до чёртиков, лег спать. Не раздеваясь, рухнул на кровать и Чирсков. Он, оперативная группа, да и все, кто обслуживал ночную работу аэродрома, отработали с максимальной отдачей сил.

В этот день командующий 1-м Украинским фронтом подписал приказ командирам партизанских отрядов, действующих в Средней Словакии, об их оперативном переподчинении командующему 1-й словацкой армией (документ № 80).

## 2. «Министерские» полеты

А погода никак не устанавливалась, вновь став с утра 7 октября головной болью синоптиков и командиров всех степеней. Если в районах базирования аэродромов она была сносной, то на маршруте, по московскому прогнозу, на грани срыва боевого задания. Тем не менее, подготовка к вылету шла полным ходом.

4-я авиадивизия отрядила для полёта в Словакию 35 самолетов. Первым в 18.16 аэродром покинул Б-25 под управлением А.Прилепко. Вопреки данным из Москвы, на маршруте за линией фронта экипаж встретил ясную погоду с видимостью от пяти до шести километров. Руководствуясь этой информацией, командир авиадивизии дал разрешение на вылет всей группе.

Ещё не затих над Калиновкой звук взлетающего последнего самолёта, как на КП пришло сообщение от Прилепко: «Цель закрыта, видимости нет, груз не сбросил, возвращаюсь». Кожемякин, Усачёв, Матвиенко и Вартаньян думали пять минут. Возвращать или нет? Жалко перечёркивать огромный труд нескольких сотен людей, жалко, что повстанцы не получают столь необходимый груз, но уж если сам разведчик погоды не сбросил свои ПДМ, а это экипаж Прилепко (!), то надо самолёты возвращать.

Приказание по радио передали циркулярно, его приняли все, кроме радиста из экипажа 335-го авиаполка В.А.Сорокина. Продолжая полёт, он пришел на Брезно в 23.23. Цель закрыта сплошной облачностью. Несколько кругов в надежде на «окна», но под крылом – сплошная темень. Разворот и уход домой.

Командир 5-го корпуса генерал И.В.Георгиев после завтрака зашёл в кабинет начальника штаба. Вместе стали прикидывать возможности. Анализ, проведённый накануне, показывал, что на задание можно будет подготовить 80 самолётов, однако к утру стало понятно, что 76 – это максимум. В дверь постучали, вошёл шифровальщик.

– Разрешите, товарищ генерал, шифровка.

Георгиев взял телеграмму. От имени командующего АДД Перминов приказывал: «Для эвакуации из Словакии ответственных чехословацких работников и государственных ценностей, используйте обратные рейсы ваших самолётов, которые перебрасывают чехословацкую десантную бригаду на аэродром «Три дуба». Георгиев протянул документ полковнику Богданову:

– Вероятно, там совсем туго, раз уже дошло до этого. Надо предупредить лётный состав, а Чирскову передать, чтобы эту задачу поручал опытным.

– Сделаю, Иван Васильевич! А я только что переговорил с Перминовым, он просит обеспечить максимум удобств для чехословацких министров и генерала Виеста при их переброске в Словакию.

– А кто их повезёт?

– Экипажи я не знаю, я только дал команды в полки: министров поручил Филину, а Виеста – Езерскому.

– А ты, Владимир Карпович, прозвони сейчас и узнай, кто конкретно.

Через несколько минут командиры полков доложили: министров везут Яблоков и Слепцов, а Виеста – Коротков.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1070, л. 37.

– Что ж, ребята сильные! Ну ладно, я пошёл к себе, а ты возьми под свой контроль эти «министерские» полёты. Давай подпишу боевое распоряжение.

В 53-й авиадивизии его принял начальник оперативного отдела И.И. Федорин. Документ поступил в 14.30, а уже через час его довели до всего лётного состава. Командир авиакорпуса предписывал выделить для десантирования чехословацкой бригады 40 самолетов, из них 20 Ли-2 с лучшими экипажами посадить на аэродром Кросно, 11 – на Ясенки и 9 должны уходить с базовых аэродромов. Старшим на Кросно назначался командир 23-го авиаполка Шамраев, на Ясенки – командир соединения Лабудев. Слепцову и Яблокову надлежало перелететь на Ионици для переброски представителей чехословацкого правительства.

Приказ о выделении 40 самолетов командование авиадивизии выполнило. 31 из них взлетел для перелета на аэродромы подскока, но завершили его не все.

В 16 часов с Черлян поднялся и взял курс на Кросно самолет под управлением командира корабля Б.Ю. Зильбермана (23-й авиаполк). После взлёта радист установил связь с КП, но больше в эфир не вышел. Самолёт и экипаж как в воду канули. Все предпринятые меры по поиску результатов не дали. Долгие месяцы их считали пропавшими без вести. Во всех отчётных документах высказывалось предположение, что самолёт перехватил истребитель противника и сбил его. Так оно и случилось. Ситуация прояснилась лишь после войны, когда в авиаполк из плена вернулись радист В.Н.Новиков и стрелок А.П.Попов, а затем борттехник В.А.Голубкин.

Из их рассказов установили, что при перелёте с аэродрома на аэродром, в условиях светлого времени, штурман умудрился потерять ориентировку. Начали восстанавливаться и, по всей видимости, ослабили бдительность. Над линией фронта в районе Ясло, совсем рядом с Кросно (!), на Ли-2 напал истребитель. Что и говорить, добыча для немецкого лётчика оказалась легкой. Бомбардировщик загорелся и упал.

Штурман С.В.Сухинин и лётчик Г.И.Елистратов погибли, судьба командира корабля осталась неизвестной, а стрелок, радист и борттехник попали в плен. Попова освободили части Красной Армии 17 марта, Новикова – американцы 14 мая, Голубкин же прибыл в полк 13 июня 1945 года.

Так, поверхностное знание своего дела, невнимательность и халатное отношение к своим функциональным обязанностям привели к срыву боевого задания, гибели одной части экипажа и трагедии в личной жизни другой.

По причине отказа материальной части на задание не смог улететь экипаж 23-го авиаполка командира корабля М.И.Мишина. Остальные 29 самолётов авиадивизии благополучно сели на аэродромах подскока и приступили к погрузке личного состава чехословацкой бригады.

Вылет с аэродрома Кросно затянулся по причине несвоевременной доставки грузов. Это привело к тому, что часть самолётов попала под обстрел дальнобойной артиллерии противника. Немцы били точно, часть разрывов пришлась на лётное поле. Григорий Шамраев, находившийся на старте, приказал не успевшим взлететь командирам кораблей С.А.Лукьяненко, Е.Г.Мурашову и И.И.Лобачеву увести машины в сторону от ВПП и дожидаться окончания обстрела. Прекратился он в 23.00. Но к этому времени погода на Кросно испортилась, и экипажи на задание не ушли.

Курс на Словакию держали 35 самолетов 53-й авиадивизии, из них посадку произвели только 19. Рассказу, как выполняли задание отдельные экипажи. Начну с «министерских» полётов.

О том, как создавалась команда Уполномоченного чехословацкого правительства для освобождённой территории Чехословакии, её составе и прибытии в Москву уже говорилось. Рассказал я и о том, как решался вопрос о её переброске в Словакию. Однако отлёт делегации затянулся. Дата её убытия из Москвы отражена в депеше Фирлингера своему шефу в Лондон, отправленной 23 сентября: «Сегодня, в субботу, мы проводили на аэродром первую часть делегации во главе с Немцем. Улетели все, как об этом и просили, в прекрасном настроении, будут на месте на третий или четвертый день. По просьбе Немца, уже сегодня подал прошение, чтобы оставшаяся часть делегации могла вылететь как можно быстрее».

Предположение Фирлингера не сбылось. Ответа на вопрос, почему делегация задержалась в Советском Союзе дольше, я не нашёл. Ни в тех документах, которые уже опубликованы, ни в тех, которые исследованы мною в архивах.

А возможности улететь были. В ночь на 27 сентября на аэродроме «Три дуба» приземлились 13 Ли-2. Среди прибывших в Словакию ста шести человек членов делегации не было. Вполне допустимо, что они летели на тех самолётах, которые вернулись, но, по крайней мере, архивными документами этот факт не зафиксирован. Реальная возможность улететь имела и в ночь на 7 октября, когда аэродром «Три дуба» принял 334 воина чехословацкой бригады. Но и на этот раз их среди прилетевших не оказалось. Ну а в ночь на 8 октября вылет делегации состоялся, документы Подольского архива это зафиксировали.

Везти высокое начальство предстояло Юрию Яблокову. Экипаж тщательно подготовился к полёту, а затем вместе с наземными техниками и механиками учинили на Ли-2 генеральную уборку.

Перелетели на Ионици в полковой группе. Здесь и произошло знакомство с пассажирами. О том, как это было, и о самом полёте рассказывают его участники.

Юрий Михайлович Яблоков: «Командир полка дал задание – перевезти в Словакию членов правительства, которые прибыли из Лондона. Мы в готовности ожидали у самолёта. Провожала их целая свита. Министр Немец и доктор Дртина – среднего роста, похожи друг на друга, средней упитанности. Генерал Нижборский –



высокий, худощавый, чувствовалось, что обладает физической силой. Когда они вошли в самолёт, то я предложил министру Немцу надеть парашюты. Он ответил, что надеется на русских лётчиков и что парашюты им не нужны.

При перелёте линии фронта нас пощупали прожектора, ранее их там не было. Когда пришли на цель, то аэродром оказался закрыт облачностью. Вверху звёзды, а внизу тьма, только под облаками периодически появлялось светлое пятно от выпущенных зелёных ракет. И вот на это пятно с курсом «0» градусов, с высоты 3000 метров надо пробиться вниз. При малейшем отклонении будешь в Карпатах. Нижний слой облаков 400 метров. Только на этой высоте увидели посадочное «Т». Министры были доставлены на аэродром «Три дуба».

А вот как описывает этот полёт штурман Константин Петрович Севастьянов: «В ночь на 8 октября у нас на борту находились высокие пассажиры. Нам говорили, что они были членами «величества» (правительства) и перебрасывались туда для непосредственного руководства восстанием. С ними были 12 солдат охраны. Мне почему-то запомнился приветливый толстячок Дртина».

Так вот, когда они сели в самолёт, я обратил внимание, что у них троих есть парашюты. Я предложил их надеть и застегнуть лямки. Но они, кажется доктор Дртина, ответил, что с русскими лётчиками лететь не бояться и засунули свои парашюты под скамейку. Это обстоятельство, а ещё то, что солдаты спасательных средств не имели, заставило и наш экипаж сбросить с себя лямки и убрать свои парашюты в багажник».

Мне остается только добавить, что Яблоков затратил на весь полёт туда и обратно 4 часа 50 минут.

Второй «министерский» полет произвёл экипаж Сергея Слепцова (штурман Иван Косогин). В Ионичах на борт Ли-2 поднялись два представителя делегации – член Государственного Совета Ф. Гала и депутат И. Вала – и семь человек личной охраны. У пассажиров набралось 600 кг личных вещей. В 21.26 экипаж приземлил свой самолёт на аэродроме «Три дуба».

Таким образом, два экипажа 1-го авиаполка доставили в Словакию основную часть аппарата Уполномоченного чехословацкого правительства на освобождённой территории во главе с Ф. Немцем.

В эту ночь этот полк работал и в интересах НКГБ Украины. Три экипажа перебросили 32 человека и 1680 кг груза. Работу двух мне удалось раскрыть.

Осенью 1944 года сотрудники 4-го Управления НКГБ Украины сформировали разведывательно-диверсионный отряд под командованием кадрового офицера Красной Армии П.В. Фёдорова, имевшего опыт партизанской борьбы.

Шёл Павлу Васильевичу двадцать восьмой год. На партизанскую тропу стал ещё в августе сорок первого, когда попал в окружение. Он бил врага в его тылу, возвращался на Большую землю, получал новое задание, прыгал за линией фронта с парашютом и вновь бил непрошенных гостей.

Среднего роста, плотно сбитый, обладал незаурядной выносливостью. Добрый по натуре, внешне всегда спокойный, он в критические минуты мог быть требовательным и жестким.

На должность начальника штаба чекисты подобрали молодого, но уже достаточно опытного партизана Владимира Францевича Кадлеца. И хотя ему шел всего лишь двадцать первый год, он, дважды побывав в тылу врага, многое умел и многое сделал.

15 мая 1943 года разведывательно-диверсионная группа имени Д. Давыдова в десять человек под руководством Матвиенко десантировалась в расположение партизанского отряда на территории Черниговской области. Пожалуй, не хватит и страницы, чтобы только перечислить всё содеянное этим отрядом за десять месяцев пребывания в тылу. Приведу только один, естественно, наиболее яркий пример диверсионной деятельности десантников.

19 и 20 декабря Кадлец, как минёр, с группой прикрытия подорвал на участке железной дороги Сарны – Луинец два эшелона с живой силой. Потери врага оказались внушительными: уничтожено два паровоза, семь платформ с танками и две с вездеходами, двадцать один вагон для перевозки личного состава, убито и ранено 622 человека.

Конечно же, это была удача, но она сама по себе не приходит. Нет риска, смелости и отваги – удача пройдет мимо. К выходу на Большую землю на груди у Кадлеца красовались две награды – орден Красной Звезды и медаль «Партизану Отечественной войны» первой степени. Шёл парнишке в ту пору всего лишь двадцатый год.

18 мая 1944 года Кадлец на самолёте вновь пересекает линию фронта и приземляется на парашюте на территории оккупированной Польши. Его группа в 24 человека влилась в состав партизанского отряда особого назначения имени Кармалюка под командованием Героя Советского Союза З.М. Яремчука.

За короткий период времени партизаны пустили под откос на участке железной дороги Перемышль – Жешов 17 вражеских эшелонов.

В отряде и познакомился Фёдоров и Кадлец – командир и начальник штаба будущей десантной группы. После выхода из тыла приехали в Киев. Уже на следующий день Владимира Францевича пригласили в 4-е Управление госбезопасности Украины. Не успев полностью привести себя в порядок, как был в мундире польского покроя, так и явился к И.Д. Петрову. Капитан попросил гостя рассказать о работе за линией фронта. Слушал внимательно, не перебивая. Затем сказал:

– Всё, что надо о вас знать, товарищ Кадлец, мы знаем. Буду откровенен, вы нам нужны, вы и ваше знание чешского и немецкого языков. Предлагаем вновь за линию фронта, вижу, вы уже и сами догадались куда. Да, на этот раз в Чехословакию. Где там родился ваш отец?

– В Великих Карловицах, по-чешски – это Велке Карловиче.

– Что вы знаете об отце?

– Очень мало. В первую мировую воевал в составе австро-венгерской армии против России, под Луцком сдался в плен, на родину не вернулся, женился на Анне Моцек, она тоже чешского происхождения.

– А родственники там есть?

– Есть, но я о них ничего не знаю.

– А знать надо, так как мы планируем выброску вашей группы именно туда, где родился ваш отец. Вы понимаете, как это обстоятельство может помочь группе. Если согласитесь лететь, зачислим в наше управление, дадим недельку для поездки к матери, узнаете все подробности о родственниках, знакомых. С ответом не тороплю, поразмышляйте пару дней.

«А что размышлять, – подумал Кадлец, – надо лететь. Однако от времени, данного на размышление, не отказался. Решил посоветоваться с другом Павлом Фёдоровым, с которым только что вышел из-за линии фронта. Он его ценил и уважал. Там, в отряде Яремчука, они были на равных – оба возглавляли диверсионные группы. Но Фёдоров был постарше, поопытней, да и кадровый все-таки. Поэтому Кадлец ему и предложил:

– Давай, Павел, так: полетим вместе, ты – командиром, а я твоим заместителем или начальником штаба.

Фёдоров согласился. Пошли к Петрову, от него к начальнику Управления Сидорову. У него и получили добро на формирование группы в восемь человек без радистов. После раздумий и бесед с теми, кого хорошо знали, проявился её состав: командир П.Ф.Фёдоров, комиссар В.Е.Букин, начальник штаба В.Ф.Кадлец и пятеро подрывников – А.М.Белов, Д.К.Кулеш, Н.З.Болотин, А.И.Данилов, Б.О.Жижко. Поселились на улице Чкалова и начали подготовку.

Она была конкретной, в соответствии с заданием. В остальном же ребята, побывавшие за линией фронта как минимум по два раза, подобрались боевые. Взять хотя бы Алексея Белова – на груди орден Ленина. Такая награда в расшифровке не нуждается. У Дениса Кулеша два ордена и одна медаль. Имели боевые отличия и другие бойцы. Комиссар Валерий Букин – кадровый офицер, артиллерист. С такими лететь в тыл можно.

Завершив основные дела, Кадлец поехал к матери в село Бобры Полесского района. Уж кого-кого не ожидал там встретить, так это старшего брата. Оказалось, что его, когда в Советском Союзе начала формироваться чехословацкая воинская часть, командование артиллерийского дивизиона направило в Бузулук. В составе бригады принял бой под Соколово, получил ранение и после излечения оказался дома. А вот тех, кого собирался увидеть, сестёр Нину и Эмму, дома не оказалось, их фашисты угнали в Германию. Не увидел дома и отца, воевавшего на одном из фронтов.

После того как улеглись первые волнения от встречи, сын как бы мимоходом подвёл мать к воспоминаниям. Анна Вячеславовна охотно окунулась в свою и отцовскую молодость.

Родственники Франтишека и по сей день там рассказывала она, а вообще сейчас... Это только богу известно. Да и не знакома я с ними, не довелось. А отец, ты сам знаешь, домой после плена не вернулся. А потом мы встретились и поженились.

Матери Володя не рассказал о предполагаемой заброске в Чехословакию, а вот брату открылся. Кое-что разузнал и у него. Беседовали до поздней ночи. Перед сном, уединившись, Владимир записал всё, что нужно было знать об отце и его родственниках. С этими данными он и явился вместе с Фёдоровым в кабинет Петрова.

– Вот и хорошо, что съездили – и мать повидали, и дело сделали. Вот сюда, – Петров наклонился к карте, – мы вашу группу и десантируем, это недалеко от того места, где родился ваш отец, товарищ Кадлец. Может быть, придётся установить контакт с вашими родственниками, это поможет делу.

Задача группы: пройти в тыл врага в район Брно. По пути и на месте вести активную разведку намерений противника, совершать диверсии на коммуникациях, военных объектах, оказывать помощь чешским патриотам в организации партизанского движения в Чехии и Моравии. Дважды в день докладывать в Киев о проделанной работе, о расположении гитлеровских войск, их передвижении, об инженерных сооружениях, аэродромах и полигонах. Двое радистов подобраны. И последнее: ваша группа называется «Зарево». Готовьтесь и ждите. Ну и самое последнее: предлагаем вам псевдонимы – Фёдорову «Фаустов», а Кадлецу – «Комов».

Несколько дней командир и начальник штаба группы просидели в Управлении госбезопасности за картами и схемами. Предстояло действовать в треугольнике Брно – Йиглава – Пардубице. Это в семидесяти километрах от Праги. Когда подготовка была завершена, десантников перебросили поездом из Киева во Львов. Здесь, наконец, в группу влились радисты – Юрий Фёдорович Ульев и Иван Васильевич Тетерин. Теперь, после их прихода, «Зарево» было в полном составе...

Командир 1-го авиаполка подполковник В.П.Филин подъехал к самолёту, когда парашютистов еще не было. В строю стояли пятеро: штурман А.И.Петров, летчик Г.П. Гришанович, борттехник А.В.Дулин, радист В.М.Стогов и стрелок А.В.Черкасов. Командир корабля Н.А.Бобков доложил о готовности к полету.

– Только что проводил первые две группы. Ваши будут с минуты на минуту. Работа других экипажей с аэродрома подскока идёт нормально, прогноз погоды подтверждается: до Карпат ясно, затем увеличение

облачности, а на аэродроме «Три дуба» десять баллов. Будьте внимательны и сделайте всё, чтобы доставить пассажиров, а то они у нас засиделись. Вон и автобус.

Без лишних слов, пожав руки, поприветствовали друг друга. Началась погрузка ящиков. Курящие отошли в сторону, замелькали огоньки папирос. Тишину аэродрома нарушил глухой выстрел, с КП в темноту потянулась зелёная дорожка. Филин простился с гостями и сел в машину.

Чихнув в патрубки, зарокотал первый мотор, через минуту к нему присоединился второй. Лётчик Георгий Гришанович, закрыв входную дверь, попросил пассажиров осторожнее обращаться с оружием и переставить мешки подальше от двери. Порулили на старт. Через несколько минут тяжёлая машина покинула львовский аэродром и потянулась в тёмную высь.

Полёт прошёл в основном нормально, для экипажа трудной была лишь посадка, а для пассажиров – незначительная болтанка на снижении. Прильнув к иллюминаторам, они ждали землю, чтобы посмотреть с воздуха на эти знаменитые «Три дуба». Но когда самолёт покинул облака, ничего особенного так и не заметили.

После разгрузки лётчики простились с пассажирами. Выяснив, что прилетевшие раньше пассажиры на двух самолётах уже ушли домой, приступили к запуску. Бортовой техник нажал на стартёр, раздался треск, в кабине запахло гарью. Нажал ещё раз. Скрежет. Александр Дулин сделал всё, что мог, но исправить агрегат не сумел. Пришлось оставаться на ночёвку. Доложив Чирскову о случившемся, Бобков вернулся на стоянку.

– Ночуем в самолёте, стартёр привезут завтра. Пожевать чего-нибудь есть?

– Найдем, командир!

А пассажиры тем временем перебрались в Банска-Бистрицу, в которой провели несколько дней. Здесь они имели встречи и беседы в штабе восстания, ознакомились с обстановкой и ходом боевых действий в Словакии. После решения всех своих проблем стали готовиться в путь.

На семь лошадей водрузили груз, предварительно переложив его из мешков в ящики. В них находились патроны для пистолетов и автоматов, запасные диски, два ручных пулемёта, второй комплект личного оружия, батареи для радиации, более ста килограммов взрывчатки, мины разного назначения. Получив проводника, тронулись в путь.

В послевоенное время в Чехословакии вышла книга Войтеха Жампаха «Партизанские портреты». На одной из карт указаны маршруты движения разведывательно-диверсионных групп, десантированных на территорию этой страны. Группа «Зарево» прошла по тылам врага самый длинный путь. Это был не просто переход из Словакии в Чехию. На пути следования, осуществляя диверсионные акты, чекисты пускали под откос воинские эшелоны, взрывали мосты, линии электропередачи. Уже 28 октября Букин, Белов и Болотин подорвали недалеко от Чадца опоры высоковольтной линии.

Первые акции, проведённые отрядом «Зарево», показали, что люди в нём подобрались не робкого десятка. Этому во многом способствовал языковой фактор. Владимир Кадлец владел чешским и немецким, Валерий Букин немецким. К этому надо добавить, что вскоре в отряде появились словак Ладислав Самек и чех Франтишек Прохазка.

Знание языков помогло перейти на вещевое довольствие врага. А произошло это так. Возникла необходимость выяснить, охраняется ли мост через реку Ораву близ села Хлебники. В разведку ушли трое во главе с Кадлемом. Установив, что мост не охраняется и что по нему можно будет пройти ночью, тронулись в обратный путь. Шли по обочине дороги. Вдруг раздался шум автомобильного мотора и из-за поворота выскочила легковая машина. Всё произошло настолько неожиданно, что разведчикам осталось только пустить в ход оружие. Несколько автоматных очередей сделали свое дело: машина, вильнув, уткнулась в кустарник, из нее выскочили двое и сумели скрыться, остальные же путешественники покинуть ее не смогли. Обыскав убитых и машину, нашли папку с бумагами, взяли личные документы и решили, что дальнейший путь безопаснее пройти в немецкой форме.

Вполне понятно, что Фёдоров немедленно усадил Букина и Кадлеца за перевод немецких документов. Попотеть пришлось изрядно, многие слова военного лексикона оказались неизвестными. И все же перевод сделать удалось.

Оказалось, что в машине ехала группа тайных агентов, которая пользовалась правами беспрепятственного продвижения по всем оккупированным странам. Интересен был рапорт коменданта Горной Оравы, направленный в Братиславу. В документе указывались районы со значительным партизанским движением, комендант просил прислать воинские части для подавления бандитов. Эти сведения немедленно передали в Центр.

Командиру «Зарева» идея переодевания понравилась, и вскоре весь отряд последовал примеру тех, кто так удачно провёл операцию по захвату документов. Павел Фёдоров, например, надел форму чётника, Валерий Букин превратился в обер-лейтенанта, а Владимир Кадлец имел два комплекта и мог выступать, в зависимости от того, какое задание предстояло выполнять, то в роли эсэсовского гауптштурмфюрера, то в роли чётницкого стражмистра. С переходом на новую форму одежды диверсионные группы «Зарева» часто использовали для передвижения попутные машины, а иногда сами ездили на легковых автомобилях и мотоциклах.

Маскировка под немца или чётника позволяла проводить уникальные операции. Особенно смело и дерзко действовал Владимир Кадлец – знание языков стало его мощным оружием. Под влиянием нескольких успешно выполненных заданий Владимир Францевич придумал себе новый псевдоним – «Иван Грозный».

И вот в связи с чем. 22 декабря Фёдоров направил две группы для организации диверсий на железной дороге. Одна из них задачу выполнила, а вот второй не повезло – её выдал чех Индржиха Гоны. Вся группа погибла в неравном бою, в том числе и заревцы Александр Данилов и комиссар Валерий Букин. После этого немцы стали по всей округе распространять слух, что с отрядом «Зарево» покончено. Надо было эту ложь опровергнуть.

В декабре отряд вышел на Цикгай. Обосновались у лесников Карела Яйтнера и Адольфа Гамана, приступили к разведке и диверсиям. В канун Нового года Яйтнер принёс интересные сведения: на станции Ждяр под Сазовой рабочие отремонтировали четыре паровоза, которые уже под парами и вот-вот должны приступить к работе. Созрел дерзкий план.

Шла последняя ночь уходящего года, все работы в депо завершились. Укрывшись в сторожке от трескучего мороза, старик-чех в форме железнодорожника, подбрасывая в печку, словно в паровозную топку, поленья, заваривал кофе и грелся. За окном гулял ветер, тяга в печи была хорошей, весело трещали дровяные чурки, а огонь выводил свои замысловатые мелодии.

«Жаль, – думал старик, – что дежурство выпало на праздник. Сейчас хорошо бы домой, пропустить чарочку, но, с другой стороны, уж чего-чего, а проверяющих не должно быть, кому охота в такую ночь, да еще в такой мороз высовывать нос». Решив, что надо будет, попив кофе, обойти объект да подбросить паровозам угольку, сторож потянулся за кружкой.

О том, что дверь в сторожку открылась, старик скорее догадался – на него накатила волна холодного воздуха. Оглянулся и оторопел – в дверях стояло несколько вооруженных людей, впереди майор в чётничкой форме.

– Извините, господин офицер, не слышал, как вы вошли, присаживайтесь.

Кадлец, а это был он, подсел к жарко горящей печурке, протянул руки.

– Вы, наверное, с проверкой, господин офицер, – от неожиданного визита у сторожа появилась излишняя словоохотливость – у нас всё в порядке. Сегодня здесь уже были...э-э-э... уже проверяли...ничего не обнаружили.

– Служба, пан, служба. – Кадлец достал сигарету, потянулся к горящему полену. А старик, что видел, то и пел:

– Замерзли вы, наверное, господин офицер, что эта шинелишка. Оно-то и верно – мороз нынче какой злой да цепкий. Вот только вернулся с обхода, – врал напропалую сторож, – сам продрог до костей. Как же иначе, господин офицер, наши тут четыре паровоза отремонтировали, надо их под паром держать да охранять, а то неровен час...

– Вот давай, пан, и посмотрим, где стоят эти паровозы.

– Так смотрели уж...

– А мы не смотреть, мы взрывать пришли, мы – советские партизаны!

– А как же я, ведь меня того... – старик от страха совсем потерял рассудок, перешёл на жесты.

– А мы тебя разукрасим, пусть думают, что сопротивлялся. Где охрана?

– Да вон в здании комендатуры... А как же...

– Сколько их?

– Десять.

Расположение всех объектов станции, а также паровозов в самом депо группа Кадлеца знала хорошо по тем подробным сведениям, которые принёс Карел Яйтнер. Действовали быстро, хладнокровно и бесшумно. Когда дело было сделано, на дежурном, окончательно потерявшем дар речи, разорвали спецовку и сказали: «Двигай, пан!». Кадлец вырвал из журнала учёта дежурств лист бумаги и крупно, размашисто написал: «С новогодним приветом! Иван Грозный».

Через несколько минут над городом Ждяр прогремели четыре мощных взрыва. Паровозы на работу не вышли. А на улицах города вскоре появились объявления, в которых гитлеровские власти обещали за выдачу партизана «Ивана Грозного» полмиллиона крон.

Более 200 дней провел отряд «Зарево» в горах Чехии, Моравии и Словакии. На боевом счету четыре взорванных железнодорожных моста, разгром штаба 899-го зенитного полка немцев, четыре выведенных из строя завода, снабжавших вражеские ВВС спиртом, сотни уничтоженных солдат и офицеров. Из всех диверсионных актов, которые совершили заревцы, следует особо отметить их подрывную деятельность на железных дорогах. Свой счет спущенным под откос немецким военным эшелонам группа открыла 15 ноября.

Это был скорый поезд с немецкими офицерами, следовавший по перегону Чадца – Яблунков. Здесь он и споткнулся. Эхо взрыва долго гудело в отрогах Яблунковского перевала. Место крушения четыре дня держалось под охраной, эсэсовцы и жандармы не допускали туда даже рабочих.

После взрыва Ульев вышел на связь и донес в Киев: «...на участке Чадца – Яблунков взорван у тоннеля поезд с офицерским составом. Предположительно погибло 600 офицеров. Участок окружен спецчастями. Уборка эшелонов продолжается. Участвовали Букин, Борисов, Жилин, Болотин». К концу войны на счету «Зарева» числилось 22 спущенных под откос эшелона. Таким результатом может похвастаться более или менее солидный партизанский отряд.

Во время пребывания в тылу врага группы «Зарево» Центр несколько раз направлял диверсантам самолёты с боеприпасами, оружием и медикаментами. Это позволяло вести активную диверсионную работу и увеличивать численность отряда за счёт чешских патриотов, а также бежавших из плена советских людей. Высадившаяся на аэродром «Три дуба» группа в десять человек, к концу войны превратилась в партизанский отряд, насчитывавший 124 бойца.

Из первоначального состава погибли двое, остальные дожили до дня Победы, правда, пришёл он к ним на несколько часов позже, чем ко всем остальным жителям нашей планеты. 9 мая партизанский отряд «Зарево» держал свой последний бой у деревни Фришава. Он был не только последним, но и самым кровавым: отряд потерял двенадцать человек убитыми, а шестеро получили тяжёлые ранения, в их числе и Владимир Кадлец. И кто знает, чем бы кончилась эта отметина последнего боя первого послевоенного дня, не окажись рядом двух чешских девушек – Ирины Квитинской и Веры Фалтусовой.

Славен путь чекистского разведывательно-диверсионного отряда «Зарево». А начался он с того момента, когда командир корабля 1-го авиаполка Николай Александрович Бобков оторвал свой Ли-2 от взлётной полосы львовского аэродрома и, совершив бросок через Карпаты, доставил десять молодых парней на словацкий аэродром «Три дуба».

Второй полет в интересах НКГБ Украины совершил экипаж командира корабля Г.Л.Звездина, не сумевший в прошлую ночь выйти на аэродром Чирскова. Он доставил вторую половину разведывательно-диверсионной группы «Бывалые». Через несколько дней после соединения отряд, навьючив груз на пару лошадей, в полном составе двинулся к месту своей разведывательно-диверсионной работы в район Брно. На этом долгом пути «Бывалые» нарывались на засады, их окружали, преследовали, они теряли людей.

Еще до перехода границы протектората два отряда – «Бывалые» и «Зарево» – встретились. Встреча оказалась случайной. Потребовалось некоторое время, чтобы выяснить, что обе группы из одного гнезда. Какое-то время отряды шли вместе. В один из дней, под вечер, оказались в долине близ села Хлебники. Где-то впереди должна быть Орава, а через неё мост. От «Зарева» на разведку пошёл Кадлец, от «Бывалых» – бойцы Орлов и Самек. О результатах разведки я уже рассказывал. Узнав о том, что двоим пассажирам легкой машины удалось бежать, Иванов и Фёдоров решили, что нужно немедленно сниматься. Отряды разошлись по своим направлениям.

Поднявшись на один из многочисленных хребтов, отряд Иванова остановился на короткой отдых. Осмотрелись. Была вторая половина дня, солнце еще не закатилось за гору. Внизу лежал перерезанный речушкой дол. За ней в молодом ельнике извивалась, уходя в гору, просёлочная дорога. Просматривая в бинокль местность, Иванов заметил поваленное через речушку дерево. По нему, пока светло, и решили переправиться на противоположный берег. Всё продумали, всё обмозговали, не выслали только разведку. Непростительная оплошность обернулась боем и потерями.

Уже спускаясь, Иванов вновь просмотрел в бинокль долину и обнаружил, что ниже по течению речушки сооружён мостик. Стремясь как можно быстрее преодолеть опасное место, он направил туда двух пулемётчиков и двух автоматчиков. Немецкая засада ожидала отряд в густом ельнике, как раз напротив поваленного через речку дерева. Кто-то для удобства обрубил у него ветки, лишь кое-где оставив сучья, за которые можно было держаться.

Когда первый разведчик благополучно перешёл на противоположный берег, на бревно вступила Вронская и, балансируя руками, пошла вперёд. Рядом с ней вброд переводил лошадей Анатолий Савицкий (Сундуков) – высокий белобрысый боец в сдвинутой набекрень шапке. Первые выстрелы врага прозвучали в то время, когда Вера находилась как раз посередине перехода. Падая в воду, она успела приподнять рукой рацию, и хотя речка оказалась не очень глубокой, устоять на скользком каменистом дне было трудно. Радистку сносило вниз. Где вплавь, а где вброд она стремилась прибиться к противоположному берегу, но автоматные очереди вновь и вновь возвращали её в воду. Лишь оказавшись вне зоны огня, она смогла выйти на сушу.

Бой был скоротечным. Четверка бойцов, переправившись по мостику, оказалась в тылу немецкой засады. Их пулемётно-автоматный огонь и решил исход стычки. Немцы, оставив несколько трупов, ретировались. Потери отряда тоже оказались значительными: убит Савицкий, пропали три бойца, в том числе и радистка Лидия Захарова. Поиски пропавших не дали результата. Наскоро схоронив Савицкого, десантники, опасаясь подхода новых сил врага, покинули место боя. Как выяснилось позже, один из пропавших без вести чех Ладислав Самек оказался в отряде «Зарево» и находился в нём до конца войны. Осталась жива и радистка Лидия Федоровна Захарова. В борьбе за собственную жизнь она прошла жандармерию, пытки в гестапо, австрийский концлагерь Маутхаузен. Судьба третьего бойца не выяснена и по сей день.

В отряде осталась одна радистка. Оберегали её как никого другого. Но однажды чуть не потеряли. Случилось это в Моравии. Отряд остановился в крайнем доме небольшого хутора, затерявшегося в горах. В 17.00 по московскому времени у Веры должен был состояться сеанс связи. Зашифровав радиogramму, она через окно забросила на дерево антенну, протянула противовес. До выхода в эфир оставалось минут пятнадцать. Решила сбегать в туалет. Возвращаясь, в дверях столкнулась с бойцами, которые сообщили, что немцы окружают дом. Тут же началась стрельба, в комнате разлетелись оконные стекла.

– Наташа, быстро собирай рацию, я прикрою! – Орлов стоял у окна, стараясь просматривать пространство двора.

Ползая по полу среди разбитого стекла, Вронская пыталась стянуть с ветвей дерева антенну и противовес. В окно влетали пули и с глухим звуком впивались в противоположную стену комнаты. Наконец Вере удалось собрать рацию, и она тут же перебросила её ремень через плечо, заправила за спину вещевой мешок, схватила в руки автомат и вместе с Орловым бросилась к двери, но было поздно – каратели приближались к фасаду дома. Метнулись назад. Прикладом автомата Орлов высадил раму небольшого оконца в противоположной стене комнаты, выпрыгнул наружу.

Вронская влезла на подоконник и... застряла в проёме окна, рация и вещмешок не пускали её вперед. Бойцы, прикрывая радистку, вели неравный бой. Употребив всю свою силу, она все же свалилась на землю, при этом за спиной что-то треснуло. Причину она поняла уже после того, как побежала к лесу: ляжки вещевого мешка оторвались сверху и он, свесившись ниже пояса, бил по ногам. Николай Поляков хорошо прикрыл её отход пулемётным огнём.

Центр, узнав обо всех злоключениях «Бывалых», приказал вернуться в Словакию. У села Грустино разбили лагерь, и, обрстая местными жителями, приступили к разведке и диверсиям. Соединился отряд с частями Красной Армии в апреле 1945 года...

Кто доставил на аэродром «Три дуба» остальных чекистов, установить не удалось, ибо исполнялись боевые донесения в 1-м авиаполку весьма своеобразно: фамилия командира корабля фиксировалась только тогда, когда задание по каким-либо причинам не выполнялось. Вот как, например, в данном случае: два экипажа задание выполняли без происшествий – фамилий командиров нет, у третьего произошла поломка самолета – его назвали.

Ах, Дмитрий Александрович Козенко, начальник штаба прославленного 1-го гвардейского авиаполка! Какую же вы мне задали работу своими безмянными боевыми донесениями! Ведь смотрю я в эти безликие строчки через полвека после их написания, когда ветеранов полка почти нет, и помочь мне никто не может.

В эту ночь экипаж Ивана Горбунова (1-й авиаполк) привёз на «Три дуба» ящик с боеприпасами. Разгрузившись, стали принимать раненых. Санитарные машины подходили одна за другой. Насчитав двадцать человек, борттехник Николай Исаев обратился к Горбунову:

– Командир, достаточно, в салоне уже ступить некуда!

– Бери еще вон тех четверых с последней машины, они сидячие.

Борттехник недовольно махнул рукой и пошел к санитарке. После окончания погрузки командир корабля поднялся в салон. Там действительно некуда было поставить ногу. Пробравшись в кабину, сел за штурвал. Зашёл Исаев:

– Можно вырывать!

Не успел он закончить фразу, как кто-то стал барабанить по корпусу самолёта. Борттехник метнулся к двери. Вернувшись, доложил:

– Просят взять ещё одного.

Горбунов решил объясниться сам. Внизу, придерживая головные уборы, стояли четверо в авиационной форме. Мешая словацкие и русские слова, они просили взять своего коллегу, которого сбили в воздушном бою, жизнь его в опасности. Командир корабля махнул рукой. Перебинтованного раненого осторожно подняли по лесенке, предварительно потеснив тех, кто уже находился в салоне, и положили прямо на пол самолёта. Вернувшись в кабину, Горбунов сказал:

– Лётчика привезли... Не заберем – может помереть.

– Смотри, командир, как бы нам всем, – недоговорив, штурман завершил слова выразительным жестом.

– Справимся, Костя!

Взлетали тяжело. Еще труднее перегруженная машина брала высоту. Еле-еле поднялись на 1500 метров. Этого было достаточно, чтобы выйти в горизонтальный полёт. Но впереди Герлаховка, для безопасности надо набрать ещё столько же. Лётчики смогли поднять машину ещё на 200 метров. И тут с ужасом обнаружили, что появились первые признаки обледенения.

– Берите вправо, посоветовал штурман, – Герлаховку надо обойти.

– Исаев, подай спирт на винты, а ты, Катымаев, займись окнами!

Правый лётчик достал шприц и стал закачивать спирт в трубку для подачи его на смотровые стёкла. Кабина наполнилась характерным запахом. Горбунов почувствовал тошноту, расстегнул ворот гимнастерки, стало немного легче.

...И вспомнился ему тот случай, когда опозорился в первом в своей жизни полёте. Поднял его в небо на У-2 инструктор Гизатулин. Ещё перед вылетом почувствовал, что не переносит запаха бензина, однако подумал, что пройдет. Но уже в полёте тошнота подкатила к горлу, не сдержался и испачкал всю кабину до основания. На землю прыгнул весь зелёный, как трава на лётном поле. Решил, что небо не для него. А сколько преград преодолел на пути к самолёту! Да и здоровьем бог не обидел. В роду хилых не было. Дед свою силушку в кулачных боях мерял. Пел басом. За что в родном селе Пискалы, что близ Ставрополя на Волге, его семью называли Басиками. Горбунов в школу так и записался – Иван Басин.

На пути в авиацию парень действительно одолел многие барьеры. Не хватало одного призывного года. Двадцать четвёртый переделал на двадцать третий. Медицинская комиссия забраковала один глаз. Стал

усиленно лечить. И вот надо ж тебе – на первой авиационной ступеньке споткнулся, да ещё по такой банальной причине...

Воспоминания, навеянные запахом спирта, оборвал Катымаев:

– Отступает!

– Что? А-а! – Горбунов сглотнул слюну, стараясь осадить тошноту.

– Конечно, отступит – весь спирт выдоили! – проворчал Исаев.

– Вот полёты пошли – даже патефон запустить некогда!

Владимир Катымаев заведовал в экипаже музыкальной частью. Это по его инициативе на борту самолета появился патефон. Если полёт выдавался несложным, то, как правило, под монотонный гул моторов всех бросало в сон. Для борьбы с ним лётчик раздобыл где-то старенький патефон и несколько пластинок. Ну а на земле Катымаев развлекал всех великолепной игрой на аккордеоне.

Тем временем одна беда – обледенение – отступила. Но уже на подходе к Львову радист принял сообщение: над аэродромом неожиданный туман с верхней кромкой в 250 метров и дальше вниз до земли. А горячее на исходе. Даже до Жешува не хватит. Руководитель полетов Орлов ничего определенного сказать не мог.

– Саша, – передай, пусть стреляют нам ракетами и зажгут прожектора, идём на посадку! Штурман, давай ракеты!

Горбунов боялся одного – прямо по курсу посадки на аэродроме сохранилась одна из двух довоенных парашютных вышек. Не напороться бы на неё!

Стандартный разворот, ГПКА – на ноль. Шасси. В белесом тумане прорезалось что-то яркое. Решив, что это лучи прожекторов, Горбунов убрал обороты моторам. Машина грузно пошла вниз. Белое пятно увеличилось, но земли совершенно не видно. Штурвал туда-сюда, туда-сюда. Машина сыпалась. Удержать ее было уже невозможно. Удар, кратковременное взмывание, еще удар, крики в салоне, наконец, устойчивый пробег по земле, гашение скорости, остановка. А в салоне сорвалось несколько носилок с ранеными. Но это по сравнению с тем, что могло быть – мелочь. Это понимали все – и раненые и члены экипажа.

Завидное упорство по преодолению сложной погоды проявил экипаж 1-го авиаполка В.Ф.Шеметова (штурман А.А.Урбанский). Ушли они из Кросно и сели сразу же после посадки Слепцова, доставив шесть бойцов бригады и 1540 кг груза (два противотанковых пулемета, 17 ящиков с патронами и 21 – с патронными лентами).

Вообще, летчики 1-го авиаполка отработали в эту ночь хорошо, выполнили все задания, в том числе и ответственные, без особых происшествий. А вот 23-й авиаполк потерял, помимо Зильбермана, ещё один экипаж. Его судьба оставалась совершенно неизвестной несколько дней, затем кое-что стало проясняться.

Н.П.Нестин ушёл на задание в Словакию второй раз. Командир корабля совершал свой семьдесят шестой боевой вылет, а штурман Я.В.Локтионов – сто первый. На борту находилась противотанковая пушка, 400 кг снарядов и семь человек прислуги.

Связь с самолётом прервалась, на «Три дуба» не сел, на свой аэродром не вернулся. Прилетевший с боевого задания командир корабля В.А.Кузьмин сообщил, что его экипаж в районе Здыня (40 км юго-западнее Кросно) наблюдал две трассы по неопознанному самолёту, который в результате обстрела загорелся, резко пошёл к земле и взорвался в воздухе.

Через несколько дней Лукьянов привез от Чирскова новые сведения. Из состава пассажиров на «Три дуба» доставили одного тяжело раненого чеха, который подтвердил, что самолёт зажёг немецкий истребитель, шестеро его товарищей погибли, а члены экипажа якобы воспользовались парашютами. Никто из выпрыгнувших в полк не вернулся, судьба их неизвестна по сей день, они – пропавшие без вести. Вот их имена: командир корабля лейтенант Нестин Николай Петрович, штурман лейтенант Локтионов Яков Васильевич, лётчик лейтенант Карпов Василий Иванович, борттехник старший техник-лейтенант Неплюев Иван Яковлевич, радист сержант Чагин Александр Иванович, стрелок старший сержант Семгузов Егор Павлович.

В одном боевом вылете потеряно сразу два экипажа. Для полка это много. Описывая этот эпизод, я задумался над вопросом: а почему парашютно-десантную бригаду транспортировали к месту назначения без средств спасения? Можно себе представить моральное состояние лётчиков, когда они оснащены парашютами, а их пассажиры, при всяком непредвиденном случае, которых в авиации в условиях войны предостаточно, обречены на гибель.... Ответа на этот вопрос я не нашёл.

Но не только из неприятностей сложилась боевая ночь в 23-м авиаполку. Пять экипажей из ушедших на задание одиннадцати справились со своими обязанностями весьма успешно. Среди них был и командира корабля Д.Е.Нетудыхатко.

Пожалуй, более молодого экипажа в полку не было. Дмитрию Евсеевичу исполнилось двадцать пять, бортовому технику Нару Нурмухамедову, правому лётчику Михаилу Ивановичу Немову, штурману Дмитрию Николаевичу Демидову – по двадцать два, стрелку Семёну Хаймовичу Ланцу – девятнадцать, а радисту Павлу Игнатьевичу Шелудкову 3 августа 1944 года «стукнуло» всего лишь восемнадцать лет.

Боевого опыта у доброй половины экипажа фактически не было. Например, Ланц и Шелудков пришли в авиаполк после окончания учёбы только в мае 1944 года. Может быть, эти два обстоятельства – молодость и малоопытность – и способствовали тому, что коллектив был дружным и исполнительным, отличался стремлением выполнить любое задание, каким бы трудным оно ни было.

Вот и в эту ночь экипаж проявил настойчивость, особенно командир корабля. Дмитрий Евсеевич имел чёткий план своих действий в зоне аэродрома, продуманный много раз и уже испытанный в первый прилет – 26 сентября. Главное – точный выход на приводную. Этого и добивался командир от штурмана. После прохода приводной – разворот на 180 градусов, уход назад, построение коробочки, снова выход на приводную и начало снижения по спирали.

Так он действовал и в этот раз. К цели подошёл на высоте верхней кромки облачности и начал её пробивать. Минимум у командира корабля был в тысячу метров, то есть он имел право снижаться в облаках только до этой высоты. Если же они ниже, то Нетудыхатко обязан был прекратить выполнение задания. Скрутили высоту до этого минимума, но земля по-прежнему оставалась задёрнутой. Перевёл машину в набор, выбрался к звёздам, всё время задавая себе вопрос: «Что делать?». А над облаками собралось уже несколько самолётов, они хорошо просматривались в тусклом лунном свете. Нетудыхатко решил предпринять новую попытку. Дошёл, снижаясь, до своего минимума, опустил машину ещё на двести метров. Земли не видно. Снова вывел Ли-2 за облака, осмотрелся и решил на третий заход. Миновал апробированные 800 метров, прошёл ниже. Буквально через несколько секунд под самолётом стало просматриваться зелёноватое пятно. Это ракеты, это центр аэродрома! Пошёл смелее вниз. На 550 метрах все хором закричали: «Земля!». Расслабившись, Нетудыхатко повёл Ли-2 на посадку. Подъехал Чирсков:

– Из ваших сел пока только Парамонов, вероятно, сегодня сядут не многие. А вы просто молодцы! Что привезли?

– Пушку, товарищ полковник!

– Нужное дело! Сейчас подошлю разгрузочную команду.

Через несколько минут с подъехавшей машины прыгнула целая ватага чехословацких бойцов и бросилась к самолёту. Кто-то из них затыкнул «Катюшу», её подхватили другие. Как же звучала эта песня на ломаном русском, с приятным акцентом, здесь, среди словацких гор! В хор, подправляя слова и мотив, включился экипаж. Пушку сгрузили за считанные минуты.

В обратный рейс на борт приняли семерых авиаторов из 1-го чиап. В тонких кожаных пальто, с чемоданами. Были они немножко навеселе, охотно знакомились и рассказывали, что летали на немецких «Ме-109». Один, забывшись, сказал, что имеет несколько сбитых И-16. Его одёрнули, и он осёкся.

На маршруте в Черляны повстречались с немецким истребителем. Ланц в это время стоял под плексиглазовым колпаком турели, расположенной в центре фюзеляжа, и просматривал заднюю полусферу самолёта. Когда командир корабля передал ему, что впереди по курсу немецкий истребитель, он резко перебрисил ствол своего крупнокалиберного УБТ вперёд, отыскал силуэт самолёта, взял его в прицел. Пассажиры заметили эти действия стрелка, немедленно бросились к окошечкам и загалдели: «Мессер! Мессер!». Кто-то из них даже попытался взобраться к Ланцу на тумбу, но стрелок, сняв правую руку с рукоятки пулемёта, вежливо отвел его чеха в сторону.

Стрелять, однако, не пришлось – Нетудыхатко своевременно перевёл машину в крутое снижение, укрыв её облачным одеялом,

На командном пункте доложили командиру авиаполка о выполнении задания.

– На какой высоте проббили облачность? – спросил Шамраев.

– Чуть выше пятисот метров, товарищ майор!

– А почему вы нарушаете установленный минимум?

– Война, товарищ командир!

– Что будем делать, Калестрат Елизбарович?

– Спишем нарушение за счёт войны! – ответил начальник штаба авиаполка.

– Отдыхайте, Нетудыхатко.

Особое задание в эту ночь выполнил экипаж 23-го авиаполка командира корабля Д.В.Кочуряева (штурман А.И.Андросенко, лётчик С.Н.Кирьянов, борттехник А.А. Мусиенко, стрелок В.В.Руднев). До этого в Словакии побывали уже четыре раза. Командиру корабля шёл тридцать восьмой год, его «поседевшая» лётная практика в авиаполку была самой богатой. По крайней мере, он часто при случае напоминал, что окончил лётное училище вместе с командиром авиадивизии!

Несмотря на возраст, лётчик по своей работоспособности давал фору многим молодым. Любил шутку, но особенно песню. Частенько, возвращаясь после выполнения задания, отдавал штурвал правому лётчику, а сам, раскрепостившись, затягивал не очень громко, может быть, в четверть голоса, никому не знакомую песенку про мелкий дождик и туман. А ещё Дмитрий Васильевич обладал недюжинной силой – в молодости он в своём родном селе Черновка Курской области работал молотобойцем.

Задание у экипажа было сложное. Следовало отвезти и сбросить без сигналов на земле группу разведчиков в восемь человек. Представитель РО 1-го Украинского фронта показал на карте точку десантирования – 35 километров южнее Моравска-Остравы.

Штурману Алексею Ивановичу Андросенко, да, собственно говоря, всему экипажу, подобное задание доверили впервые. «Им-то что, – думал штурман, – лётчику – крути баранку, борттехнику – кочегарь, стрелку – следи за воздухом, а мне-то как? Как найти эту точку? Ни сигналов, ни приметных ориентиров, да еще в



лесу!». Надо сказать, что штурман особой дисциплинированностью в авиаполку не отличался. За это в 1943 году был даже разжалован в рядовые и отбыл в штрафбате три месяца. Но в своём штурманском деле был аккуратен.

Пошёл к штурману авиаполка А.Т.Ковалёву. Вместе промеряли и просчитали. Главное – это строгое выдерживание скорости полёта и точный расчёт времени.

...Пока экипаж на аэродроме Городок готовился к заданию, в штабе 1-го Украинского фронта завершались последние приготовления к вылету разведывательно-диверсионной группы. Начальник разведотдела (позывной Павлов) дал последние указания, ещё и ещё раз обговорил все варианты связи, а затем зачитал боевой приказ: «Состав группы: командир – «Арал», заместители – «Остов» и «Агроном», радистки – «Ора» и «Ира», бойцы – «Яныч», «Маренич» и «Адик». В ночь на 8 октября 1944 года авиадесантом убить в тыл противника для выполнения специального задания».

Пожелав доброго пути, начальник разведотдела в заключение сказал:

– Берегите «Ору» и «Иру». И потому, что они радистки, и потому, что они женщины.

А сказал об этом Павлов в связи с тем, что, пожалуй, впервые в его практике в группу вошло сразу две женщины. Он считал, что им, двоим, будет веселее, а главное – удобней. Все-таки женщина есть женщина. Правда, в этом был еще один резон: одна из них, «Ора», вот уже год являлась официальной женой командира группы. Кроме него, Павлова, об этом никто не знал. Скрыть эту маленькую тайну от всех, мыслил начальник, «Аралу» будет гораздо легче при наличии в группе двух женщин.

Было уже темно, когда машина доставила десантников на аэродром Городок. Самолёт с бортовым номером «30» был готов, экипаж – на взводе. Поприветствовали друг друга и стали загружаться. Собственно груза как такового в группе не было, всё, что везли с собой разведчики, находилось у них за плечами. Размещением пассажиров занялся борттехник. Завершив это дело и закрыв дверь, он появился в кабине.

– Докладываю: на борту две женщины.

– Вот те на, а я и не заметил в темноте, – включился в разговор правый лётчик. – Говорят, это не к добру.

– Так, кончайте балаган. Мусиенко, запускай моторы!

Через несколько минут звёздное небо приняло в свои бескрайние просторы одинокий Ли-2. Набрали 3000 метров и до линии фронта шли в чистом просторе. Это обстоятельство вызывало у экипажа тревогу: бомбардировщик как на ладони. Периодически предупреждая подчинённых о бдительности, Кочуряев и сам больше обычного посматривал за борт, боясь внезапных атак истребителей.

Однако ускоренно под крылом потянулись облака, пусть редкие, но всё же хоть какая-то возможность облегчить свою участь на случай встречи с неприятелем. А встречи этой ох как не хотелось! Все-таки на борту восемь пассажиров, и у них ответственное задание.

Пожалуй, меньше всего этому факту радовался штурман: облачность сужала возможности визуального наблюдения, а если ещё уплотнится до сплошной, то тогда трудным будет даже выход в район цели. Главное – чтобы тучами не был закрыт основной ориентир – река Висла. К ней, после того как прошли Кросно, самолёт идёт строго по прямой, лётчики выдерживают курс градус в градус, она, прямая, выведет их непосредственно на точку сброса. Нужен просмотр Вислы, если её не скроет облачность, то задание будет выполнено успешно. С этими надеждами Андросенко «колдовал» своё штурманское дело.

Погода не подвела. Облачность в пределах пяти-семи баллов позволила просмотреть справа по борту Бельско-Бялу, а затем и Вислу. Как только пересекли её серебристую ниточку, штурман включил секундомер и дал команду на снижение. Скорость потери высоты была рассчитана так, чтобы на точку сброса выйти на 500 метрах. Всё получилось на славу. За несколько минут до выхода на цель самолёт оказался под облаками, что дало возможность опознать небольшой населенный пункт Маков. Сюда, как только вышло расчётное время, и была десантирована группа.

Под контролем бортового техника пассажиры покинули самолёт без задержек, повторного захода не понадобилось. Убедившись, что все парашюты раскрылись, экипаж развернулся и с набором высоты лёг на обратный курс.

Вернувшись в Городок, узнали, что приземление группы прошло нормально. В штаб АДД ушла шифровка: «В ночь на 8 октября экипаж 23-го полка десантировал восемь человек на точку 35 км южнее Моравска-Оставы. Сброс произвели с высоты 450 метров с одного захода. Сигналов не было»<sup>1</sup>.

Сброс группы зафиксирован и в документах РО 1-го Украинского фронта:

«В 23 часа 05 минут 7 октября с аэродрома Городок Львовской области на самолёте «Дуглас» № 30, командир корабля старший лейтенант Кочураев, штурман младший лейтенант Андросенко, выброшена группа в составе восьми человек в районе 5 км юго-западнее Макова»<sup>2</sup>.

Этот документ я нашел в указанной книге в очерке А.Азарова и В.Кудрявцева «Синие Бискиды». Воспользуюсь их материалами и вкратце расскажу о том, что сделала в тылу врага десантированная экипажем Кочураева группа.

Прежде всего надо раскрыть имена тех, кто в полночь приземлился у Макова, а также показать те задачи, которые поставил группе РО 1-го Украинского фронта. Сведения эти из архива ГРУ.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 31, л.370.

<sup>2</sup> Встретимся после задания – М., 1973. – С. 393.

Командир группы Адам Евсеевич Нищименко («Арап»). Белорус, родился в селе Красновка Наравлянского района Полесской области в 1918 году. Педагог. Старший лейтенант административной службы. В разведке с декабря 1942 года. С марта 1943 по январь 1944 года работал нелегально в районе Новгород-Волынский. Создал широкую сеть резидентур, с их помощью сумел охватить большой район разведработы. Вторым раз побывал за линией фронта в период с мая по август 1944 года. И на этот раз создал надёжную осведомительную сеть. Характеризуя разведчика, РО отмечал: «Храбрый офицер, хорошо знает условия нелегальной работы в тылу противника. Может быть использован командиром группы».

В архивном деле группы сохранилась легенда на «Арапа». «Я – Гассовский Александр, родился 27 марта 1917 года в городе Житомире. В 1938 году должен был призываться в армию, но, не желая быть солдатом, решил поступить в военное училище. Киевское пехотное училище окончил в 1940 году, получил звание лейтенанта и должность командира взвода. За успехи в 1941 году стал командиром роты и присвоено звание старший лейтенант. С началом войны был командиром роты в 378-м полку. Всё время отступали на восток. 26 сентября в Прилуцком округе сдался в плен с группой бойцов своей роты. Из Прилуцкого лагеря военнопленных эшелонам был отправлен в Берлин. Там помещён в лагерь военнопленных № 170. Мой номер 487. В числе многих русских командиров немецкая власть освободила меня и направила в Вистров-Марк на курсы пропагандистов для восточных областей. В начале 1943 года направлен в Луцк для работы. Оттуда в Проскуров, где и находился до отхода немецких войск. В настоящее время нахожусь в Чехословакии».

В группу вошли две радистки. Жена «Арапа» «Ора» – Лидия Ивановна Нищименко (в девичестве Вербовская). Уроженка города Батайска (1923 года), русская. Незаконченное среднее образование, кандидат в члены ВКП (б). В 1942 году окончила курсы радистов в городе Горьком. После завершения обучения прошла агентурную подготовку при РУ ГШКА. Побывала за линией фронта, работала радисткой в группе «Арап» первого варианта на нелегальном положении. По оценке РО она была «храброй и инициативной девушкой».

Вторая радистка Сущёва Галина Петровна («Ира»). Уроженка города Кинешма (1924 года). Русская, образование среднее. Горьковскую школу радистов окончила в 1943 году. Кандидат в члены партии. Агентурную подготовку прошла два раза. Дважды была и за линией фронта. В архиве сохранилась легенда и на неё.

«Родилась 27 июля 1924 года в селе Ружична близ Проскурова. Отец Смагин Пётр Сергеевич агроном по профессии. Мать Екатерина Сергеевна умерла в 1942 году. Сама Галина училась в средней школе, до войны успела закончить 9 классов. С началом войны вместе с матерью занималась домашним хозяйством. В июле 1943 года с отцом приехала во Львов, получила кенкарту. Отец работал агрономом. Сама же устроилась работать в галантерейную капелюшную мастерскую. Перед приходом Красной Армии отец уехал в направлении Лейпцига, а она должна добираться туда сама. 17 июля выехала из Львова. До Кракова добралась поездом, а оттуда как придётся – то машиной, то на лошадях, то пешком».

Обе радистки перед вылетом в боевом приказе № 2 получили особые указания. «Вы поступаете в полное подчинение командира группы «Арап» и его заместителей и выполняете только их указания и Центра. Задача: установить бесперебойную связь по радио с Центром, передавать все материалы по указанию командира группы. Радиограммы, исходящие из РО, подписываются «Павлов», исходящие от группы – «Арап», «Ора» и «Ира». Если после приземления радистки с группой не встретятся, приступить к разведке самостоятельно. В случае захвата радиостанции противником и работы по принуждению, телеграммы подписывать аварийным псевдонимом «Лора» и «Лира».

У командира группы было два заместителя. Дмитрий Мелентьевич Доля («Агроном»). 1909 года рождения. Уроженец села Шевченко Запорожской области. Незаконченное среднее образование, техник-лейтенант. С сентября 1941 по сентябрь 1943 года работал в тылу врага, легализовавшись в городе Готяч. Награждён орденом Красной Звезды и медалью «За боевые заслуги». Он также улетел на задание с легендой.

«С приходом в 1939 году Советов не работал. В 1940 году поступил на станцию Львов по своей специальности – техником по строительству и ремонту зданий. С приходом немцев не работал. В январе 1943 года вновь вернулся на работу. С приходом русской армии подался в западном направлении».

Второй заместитель Остапенко Василий Михайлович («Остов»). 1916 года рождения (Кременчуг). Работал техником на железной дороге. С августа 1941 по сентябрь 1943 года выполнял задание в тылу. Агентурную подготовку проходил при школе ГШКА.

Командир и оба его заместителя тоже имели особые указания. Им предписывалось следующее. В случае отсутствия радиосвязи необходимо на пятый, десятый и двадцатый день после приземления подавать сигналы нашему самолёту: зажигать три костра треугольником через сто метров. Зажигать в районе высоты 266,8 (8 км севернее М.Острawy) с 24.00 до 5.00. Если в этот день не будет выброшен радист, сигналы повторять 10, 20, 30 числа каждого месяца в то же время. Кроме этого необходимо было подобрать связника и послать его в Центр с донесением. Пароль для связника при встрече с частями Красной Армии – «Я иду к майору Павлову».

В группу вошло три разведчика. Янечко Фёдор Янович («Яныч»). Словак. Родился в 1919 году в селе Анталовцы (округ Ужгород). В 1939 году перешёл границу в районе Сколе, за что осуждён на три года. Отбывал наказание в трудовом исправительном лагере в Архангельской области. В составе 1-й отдельной чехословацкой бригады участвовал в боях. Показал себя храбрым и дисциплинированным младшим командиром.

Разведчик Магарита Василий Дмитриевич («Маренич»). Украинец, родился в 1919 году в городе Валовое (Чехословакия). Как и Янечко перешёл границу СССР в районе Сколе, осуждён, воевал в составе чехословацкой бригады. Разведчи Эйхнер Геннадий Вульффович («Адик»). Еврей. Родился в 1915 году в селе Дубецко Перемышльского района. В июле 1944 года в Перемышле завербован «Арапом».

Заместитель начальника РО штаба 1-го Украинского фронта полковник И. Бевз поставил группе следующие задачи.

1. Систематически освещать военные перевозки через железнодорожный узел Моравска-Острава и передвижение войск по шоссе на дорогах, идущим через этот пункт. Особое внимание уделять передвижению бронетанковых частей противника.

2. Систематически освещать гарнизоны противника в городе Моравска-Острава, количественный состав, род войск, место сосредоточения, нумерацию частей и расположение штабов.

3. Установить места переправы через Одер на участке Богумин, Моравска-Острава, Мистэк.

4. Установить характер оборонительных сооружений по реке Одер в этом же районе.

5. Вскрыть дислокацию аэродромов и складов в районе деятельности группы<sup>1</sup>.

Все члены группы приземлились кучно, никто ничего не сломал, радиоаппаратура не разбилась, никто на деревьях не завис. Вообще-то, сделать нечто подобное было трудно, так как спустились в небольшую рощицу из берёз и елей. Решили до рассвета не двигаться с места, разобравшись в обстановке, а уже потом предпринимать какие-то действия. Утром убедились, насколько это решение оказалось верным – вокруг, явно разыскивая десантников, шныряли каратели. Пришлось затаиться на весь день. Разведчиков спасла невзрачность рощи, в которую они приземлились. Прочёсывающим лес в округе фашистам и в голову не пришло, что в жидком лесочке, окружённом со всех сторон полянами, могут скрываться те, кого они ищут.

Как только стемнело и немцы убралась, десантники бесшумно проскользнули мимо Макова и за ночь ушли из опасной зоны. Дальше их путь лежал в Моравию. Обосновались на горе Каменитой. Первой ценной информацией, которую удалось направить в Центр, были сведения об аэродроме в Витковицах. Сколько же испытали радости, когда в одну из ночей советские бомбардировщики точно ударили по объекту!

Ницименко понимал, что без связи с чешским подпольем, без помощи местных жителей им не обойтись. Группа усиленно искала этих контактов. Особая надежда была на «Яныча» и «Маренича». Они-то и нащупали через владельца фирмы «Дуда» подходы к моравским подпольщикам. А вскоре им удалось привлечь к разведывательной работе служащего железнодорожной станции Пшивоз. Его окрестили «Чехом».

Вначале от него поступили ценные сведения о прибытии под Моравска-Остраву установок ФАУ-I, затем удалось выяснить, что они следуют не на фронт, а в тыл. Что бы это значило? Долго ломали голову, что к чему. Не разгадав эту загадку на месте, важные сведения отправили в Центр – там видней. Оказалось, что немцы эвакуировали свою экспериментальную базу в Польшу. Затем от «Чеха» поступила важная информация об эшелонах с тяжёлыми танками. Павлову срочно ушли координаты. Дело, начатое разведчиками, завершили бомбардировщики.

Возможности группы значительно расширились, когда Ницименко удалось установить связи с крупной подпольной организацией, «Ора» и «Ира» только и успевали передавать в Центр ценные сведения. Однако с питанием к рациям было совсем худо. Нуждались и в оружии. Попросили помощи. Павлов несколько раз присылал самолёты, но они так и не пробилась к сигнальным кострам. Пришлось проблему радиопитания решать за счёт местных ресурсов.

А задачи, поступавшие из Центра, все усложнялись. В марте Павлов приказал: «Противник производит перегруппировки сил, вскрыть их – ваша задача». Полную картину этой перегруппировки установить, конечно, не удалось, но важные её детали в разведотдел фронта все-таки ушли.

И тут новое задание: добыть план оборонительного пояса Бискид. Трудность задания была очевидной – подобные планы могут храниться только в сейфе, достать их оттуда может только его хозяин.

Началась тонкая и рискованная игра с комендантом Моравска-Остравы. Орешком он оказался твёрдым, но всё же на кругленькую сумму в долларах клюнул. Документы сфотографировали. Ницименко доложил: «Получил данные об оборонительной системе... Материал представляет большую ценность».

И тут, как на грех, в очередной раз возникла проблема радиопитания, изрядно подсевшие элементы не обеспечивали устойчивой передачи материала. А 1-й Украинский фронт готовился к наступлению в направлении Моравска-Остравы и Брно. Сведения, которые были добыты с таким величайшим трудом, могли облегчить выполнение задачи и сохранить тысячи жизней наземным войскам.

Тогда Ницименко решил направить к линии фронта курьеров. Для надёжности задание получили сразу трое – «Адик» и двое местных парней, уже давно зарекомендовавших себя в серьёзных делах. Каждого снабдили плёнкой и паролем, хорошо проинструктировали. И ребята дошли, все трое! Ответственное задание РО фронта было успешно выполнено.

За две недели до окончания войны разведчики Ницименко получили новое задание. Для его выполнения они направились в предместье Брно, где и встретили День Победы. Великую радость не испытал только один член группы – заместитель командира «Остов». Еще в январе 1945 года он попал в лапы гестаповцев.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 21111, д. 1, л. 3 – 21.

Так действовала в тылу противника разведывательно-диверсионная группа под руководством Нищименко, сброшенная в ночь на 8 октября экипажем 23-го авиаполка командира корабля Кочураева.

Но вернёмся к полёту в эту ночь других экипажей. От 336-го авиаполка на задание летало 12 самолётов, выполнили семь, остальные до цели не дошли, в районе Попрада, встретив десятибалльную облачность, развернулись и легли на обратный курс. На «Три дуба» было доставлено девять десантников, 7420 кг боеприпасов и 3120 кг горючего. Обратными рейсами улетело 20 человек, из них 16 раненых<sup>1</sup>.

Не пробиться через непогоду, не выполнить задание не мог, не имел права командир корабля Константин Яковлевич Балашов. Это был его первый самостоятельный полёт на левом сиденье. Лётную школу в городе Шадринске он окончил уже во время войны и был оставлен инструктором. В 1944 году, переучившись в Баку на Ли-2, прибыл в 336-й авиаполк на должность командира корабля. Д.М.Равич определил его в 1-ю эскадрилью Михаила Костенко.

Экипаж, который ему сформировали, был полностью настолько молодой, что командир эскадрильи, не смотря на свою огромную загруженность, решил взять его подготовку под личную опеку. И вот с этим «детским садом» Михаил Костенко, как он сам говорил, на протяжении почти трёх месяцев занимался почти ежедневно.

Балашов писал мне: «Контрольные полёты на задание выполнял с Костенко. Он нас научил, как нужно воевать. Относился к нам, молодёжи, как отец, был строг, но очень справедлив. Он же давал мне контрольный полёт в Словакию на аэродром «Три дуба». Вылетели с аэродрома подскока. Ночь тёмная, облачность десять баллов, внизу горы. Аэродром посадки тоже закрыт облачностью. Вышли на приводную радиостанцию, а она слабая, сигнал еле-еле слышно.

Снизилась спиралью и на высоте 300 метров вышли под облака, очень удачно, прямо над аэродромом. Выполнили манёвр для захода на посадку, сели, быстро выгрузили людей и боеприпасы, и немедленно взлетели. Сложность заключалась в том, что наших самолётов было много, и все они выходили на приводную радиостанцию, снижались для посадки, а в это же время с аэродрома взлетали и набирали высоту другие. И все это над одной точкой. Было страшно, но рядом сидел наш командир эскадрильи».

Завершая рассказ о полете 53-й авиадивизии в эту ночь, следует сказать, что 16 экипажей задание не выполнили, 15 из них вернулись с маршрута по метеоусловиям, причем почти все они имели уже достаточный опыт боевой работы, а некоторые и значительное количество вылетов на спецзадания, в том числе и в Словакию.

Среди них был и командир корабля Герой Советского Союза В.В.Сапожников. Правда, полетел он на этот раз не со своим родным штурманом П.Г.Бирюковым, с которым за два года войны «съел» не один пуд соли. Что ни говори, а слётанность и взаимопонимание двух ключевых фигур в экипаже дальнего бомбардировщика – командира корабля и штурмана – дело великое. А Сапожников и Бирюков притёрлись друг к другу, словно хорошо прилаженные шестерёнки, уже давно, и это, без всякого сомнения, являлось главной причиной успеха экипажа.

...Владимир Васильевич Сапожников бил фашистов с самого начала войны. Приходилось водить свой ТБ-3 на боевых курсах при освобождении Западной Украины и Западной Белоруссии, а также в небе Финляндии. «Закрыл» уже три сотни вылетов в немецкий тыл. Всякое бывало в каждом из них, а вот чего не было, так это того, что зафиксировано в наградном листе на звание Героя Советского Союза: «...не имеет случаев потерь ориентировки и возвращений с боевого задания. Летает без аварий и поломок»<sup>2</sup>.

«Не имеет возвращений». Это, надо полагать, благодаря экипажу. А предпосылок к такому возвращению имелось предостаточно.

Взять хотя бы тот полёт 26 июня 1943 года, когда экипаж получил ответственное задание – осветить и зажечь для всего авиаполка аэродром Олсуфьево. Незадолго до цели произошла неожиданная встреча с «Фокке-Вульфom-190». Не горя большим желанием завязывать с ним знакомство, продолжили полёт к цели. Однако фашист был другого мнения. Предчувствуя лёгкую добычу, он пошёл в атаку.

Обстановка для бомбардировщика оказалась сложной: экипаж как раз проходил безоблачный участок маршрута и прикрыться было просто нечем, а уйти от нападающего потерей высоты и манёвром – это значит опоздать с выходом на цель и сорвать выполнение задания всего авиаполка. Оставалось одно – умело построить защиту самолёта и продолжить полёт.

Упорству немецкого лётчика можно было позавидовать. Он пытался подобраться к Ли-2 со всех сторон, его огненные трассы шелестели то слева, то справа, он исчезал и снова появлялся, демонстрируя во всей красе своё искусство воздушного боя. Но и экипаж бомбардировщика был не лыком шит. Грамотным противоистребительным манёвром Сапожников срывал все его попытки занять выгодное положение для атаки, а стрелки А.П.Иванов и И.О.Калмыков короткими очередями держали фашиста на почтительном расстоянии. Так и летели в паре вперёд с разными задачами: экипаж бомбардировщика стремился пробиться к объекту, а истребитель пытался ему помешать. Лишь на подступах к Олсуфьево, боясь попасть под огонь своей ЗА, немецкий лётчик прекратил преследование. Бомбардировочный удар полка состоялся.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 28, л. 324.

<sup>2</sup> Там же, ф. 33, оп. 793756, д. 42, л. 188.

К званию Героя заместителя командира эскадрильи Владимира Сапожникова представил командир авиаполка Шамраев. Наградной лист взял старт 19 апреля 1944 года. Корпусные инстанции документ прошёл быстро, а вот там, наверху, подзастрял, но, правда, не надолго. Ровно через четыре месяца, 19 августа, ко Дню авиации, Сапожников стал Героем Советского Союза. За 285 боевых вылетов. К этому времени Владимир Васильевич покинул родные пенаты и во вновь сформированном авиаполку командовал второй эскадрильей.

Не было ни одного сколько-нибудь значимого сражения на фронтах войны, где не побывал бы экипаж Сапожникова. Его бомбы обеспечивали оборону Москвы и успех контрнаступления, защиту Сталинграда и уничтожение окружённой группировки, сдерживали натиск танковых клиньев врага в районе Орла и Курска, помогали наземным войскам снимать блокаду многострадального Ленинграда, продвигаться вперёд в Крыму и Прибалтике, на Украине и в Белоруссии. И вот теперь, осенью 1944 года, ему выпала честь оказывать помощь словацкому народу...

К этому времени его экипаж (штурман П.Г.Бирюков) совершил туда несколько удачных рейдов. Сегодня на корабле находился молодой штурман И.Г.Плита. Парень старался, делал всё грамотно, вывел машину в район сброса, но... нужно было ему, а также молодому правому лётчику показать пример в принятии грамотного решения. А оно, в условиях мерзкого состояния погоды, было только одно – возвращаться. Что и сделали.

По боевому распоряжению командира 5-го авиакорпуса 54-я авиадивизия выделила для полета на «Три дуба» 45 самолётов. После обеда экипажи выехали на аэродромы для перелёта на подскок.

Телефонный звонок застал полковника Г.М.Шейхова, начальника штаба соединения в кабинете в Глинянах в тот момент, когда он собирался выехать в 29-й авиаполк для контроля перелёта на Иониичи. Звонил командир 847-го батальона аэродромного обслуживания.

– Товарищ полковник, докладываю о чрезвычайном происшествии. В четырнадцать тридцать красноармеец моей части Артамонов, следовавший на станцию Задвужье, задержан бандеровцами в деревне Полоница-Богдановка. Однако, обманув конвой, ему удалось убежать и вернуться в часть. В пятнадцать сорок пять я отправил на станцию на двух машинах группу в пятнадцать человек во главе с начальником АТС капитаном Ковалёвым, поставив ему задачу получить боеприпасы. В километре от деревни, в лесу, на заготовке дров работала группа красноармейцев, которая информировала Ковалёва о том, что в деревне бандеровцы. Вы знаете, что на станцию другой дороги, кроме как через Полоницы, нет, поэтому, приняв все меры предосторожности, капитан решил ехать дальше. В самой деревне наши бойцы увидели бежавших по улице бандеровцев в немецкой форме, вооружённых автоматами и винтовками. По приказу Ковалёва, началось преследование бандитов. Завязался бой, который продолжается и сейчас, Ковалёв у меня в кабинете.

– Дай ему трубку! – Шейхов подождал, затем спросил: – Кто руководит боем?

– Начальник боепитания старшина Фомичёв, товарищ полковник!

– А ты, значит, прибыл для доклада?

– ???

– Ладно, какова численность бандеровцев?

– Приблизительно сорок – пятьдесят человек.

– Чем вооружены?

– Помимо автоматов и винтовок, четыре пулемёта, один крупнокалиберный.

– Где идёт бой?

– Когда началась стычка, я отвёл группу на окраину деревни, заняли оборону в лесочке, а бандеровцы насаждают со стороны домов.

– Дай трубку командиру!

– Есть!

– Немедленно из свободных людей сколоти взвод, вооружи автоматами и винтовками, снабди перевязочными материалами, подготовь три машины. На сборы тридцать минут!

Переговорив с командиром БАО, Шейхов попросил телефонистку соединить его с начальником штаба 29-го авиаполка Р.В.Андреевым. Объяснив ему обстановку, приказал:

– Немедленно из свободных людей сформируй взвод человек в сорок, вооружи их. Через тридцать минут выезд вместе с группой батальона к месту боя. Руководить операцией будет майор Гладких. Какие вопросы?

– Можно включать в группу летный состав?

– Только в случае крайней необходимости! Да, вот что, Роман Васильевич, немедленно подними в воздух один Ли-2, пусть экипаж произведёт разведку с воздуха и постраскает этих бандитов. Только предупреди, чтобы не зарывались, а то у них есть крупнокалиберный пулемёт. Действуй быстро, надо помочь нашим бойцам, а светлое время на исходе.

Не выпуская из руки телефонную трубку, Шейхов постучал по рычагу телефонного аппарата, вызвал на связь начальника Глинянского районного НКГБ и договорился с ним об оказании помощи Гладких двумя взводами.

Группы поддержки от авиаторов и НКГБ прибыли к месту боя в 17. 20. Перестрелка продолжалась до 20 часов и прекратилась, когда уже совсем стемнело. Имея троих раненых, Гладких вывел отряд из боя и в

десятом часу прибыл в Глиняны. По дороге в гарнизон скончался, не приходя в сознание, командир роты аэродромного обслуживания старший лейтенант Назаренко Леонид Родионович, а рядовой Степанов Владимир Степанович умер уже в санчасти. Легкораненого лётчика Шубина Виктора Алексеевича направили в львовский госпиталь<sup>1</sup>.

До поздней ночи начальник штаба авиадивизии руководил операцией по отражению налёта бандеровского отряда. За эти часы он несколько раз вспоминал свою молодость, которая пришлась на самый горячий период борьбы с подобными бандами в районе Дагестана. Только тогда всё было сложнее.

...В сентябре 1920 года бывшие врангелевцы Алиханов, Джафаров, Гоцинский подняли в горах Дагестана антисоветский мятеж. Для борьбы с ними стали формировать партизанские отряды. В одном из них, имени Г.Саидова, сражался с бандитами и шестнадцатилетний комсомолец из Кумуха Гусейн Шейхов. По приказу командира он тянул телефонные провода связи по глубокому снегу, по голым скалам, оврагам и горным ущельям. В декабре отряд вынужден был отступить в родное село Шейхова, а затем в Леваши. Под перекрестным огнём он вместе с командиром обеспечил отход бойцов через каньон ледяного Кази-Кумухского Койсу. После разгрома бандитских формирований Шейхов связал свою судьбу с армией, проходя службу в дагестанском национальном кавалерийском полку, затем, окончив академию имени Жуковского, поменял кавалерию на авиацию. Большая война застала его в должности начальника штаба 7-го тбап, с мая 1943 года возглавил штабную службу 54-й авиадивизии.

Бой с бандеровцами в Глинянах напомнил о кавалерийской молодости и джигитских ударах по врагам народного дела...

Вскоре после этой стычки разыгралась страшная трагедия в Куровицах. Председатель сельской рады коммунист П.Працева оказывал всяческое содействие командованию 29-го авиаполка. С его помощью, в частности, решили острейшую проблему по размещению личного состава. Сам председатель, в свою очередь, находил поддержку и посильную помощь со стороны командира авиаполка Николая Афонина.

Дружба местной власти с авиаторами крайне не нравилась бандеровцам. В одну из октябрьских ночей они повесили Працеву на телеграфном столбе прямо у дома. Члены его семьи бесследно исчезли. Ускользнуть от бандитов удалось только восьмилетнему сыну председателя Ярославу.

Несколько дней он прятался в лесу, но голод выгнал мальчонку из укрытия. Грязный, оборванный и голодный он пришёл к полковой столовой. Пока уминал борщ и котлеты, кто-то доложил замполиту Х.С.Петросянцу. Тот примчался в столовую, дождался, пока мальчик поест, и увёл его к себе в кабинет. После долгого разговора они вместе пошли к Афонину. Здесь и было принято решение сделать Ярослава сыном авиаполка.

В разгар стычки в Глинянах 45 Ли-2 54-й авиадивизии перелетели на аэродромы подскока и стали под загрузку. Экипажу 7-го авиаполка командира корабля В.М. Короткова (штурман В.А.Гусев) предстояло доставить на «Три дуба» третью часть правительственной делегации Чехословакии. На борт поднялись генерал-лейтенант Р.Виест, пять офицеров и шесть бойцов охраны<sup>2</sup>. По вопросу даты прибытия Виеста в Словакию в документах есть разночтения.

9 октября Зорин принял Фирлингера по его просьбе. В ноте, которую он передал Наркому иностранных дел СССР, чехословацкая сторона просила оказать содействие в отъезде оставшейся части правительственной делегации в Чехословакию поездом, поскольку отправка самолётов из-за неблагоприятной погоды затруднена. На вопрос посла, имеются ли сведения о местонахождении первой группы, Зорин ответил: «...по сведениям военных, эта группа 8 октября прибыла на освобождённую территорию Словакии, а группа генерала Виеста со штабными офицерами находится там уже с 27 сентября»<sup>3</sup>.

В этот день Виест не мог прибыть в Словакию, он находился в расположении штаба 1-го Украинского фронта и 1 октября, как об этом уже говорилось, его принял командующий маршал Конев.

Полёт экипажа Короткова с Виестом на борту был, в какой-то степени, облегчён тем, что как раз в это время, в 45 километрах на восток от Зволена, бросали грузы лётчики 2-й воздушной армии. Используя их подсвет, штурман Владимир Антонович Гусев вывел самолет в район цели. Наступило ответственное время для лётчиков.

– Володя, – обратился Коротков к своему помощнику, – включай бортовые огни. Всем максимум внимания, а то мы тут как пчёлы в улье, следите за воздухом, чтобы не столкнуться. Пошли!

Посадка была трудной, на нервах. Коротков и правый лётчик В.А.Варгатюк от напряжения взмокли. Весь экипаж следил за обстановкой за бортом самолёта, готовый при появлении опасности тут же дать сигнал. Теряя на свинчивании высоту, Ли-2 опускался все ниже и ниже. Штурвал подрагивал в руках лётчиков, чуть слышно стонали моторы, а проклятущая облачность никак не кончалась. И когда казалось, что нервы не выдержат, кто-то выкрикнул: «Земля!». Мгновенно выровняв самолёт, Коротков осмотрелся, быстро сориентировался и повёл машину на посадку. Её колеса коснулись земли в 01.10.

Сухо поблагодарив лётчиков за доставку, Виест со своей свитой убыл в Банска-Бистрицу. А Коротков, приняв на борт девять раненых, ровно в два часа покинул аэродром «Три дуба». После взлёта он отдал управление правому лётчику. Командиру нравился его помощник – аккуратный, немногословный, думающий, а главное – стремившийся к самостоятельности! И Коротков поощрял это стремление.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 19, л. 84.

<sup>2</sup> Там же, ф. 7-го ап, оп. 213765, д. 2, л. 14.

<sup>3</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 8, л. 32.

Таким образом, три экипажа 5-го авиакорпуса – Яблокова, Слепцова и Короткова – в ночь на 8 октября перебросили в Словакию основную группу Уполномоченного Чехословацкого правительства для освобождённой территории. С её прилётом в повстанческом районе возникло своеобразное двоевластие. Тем не менее, правительственную делегацию члены СНС встретили радушно и начали с ней совместную работу.

Что же касается Виеста, то в Словакию он прибыл как новый командующий восставшей словацкой армии. 8 октября генерал принял дела у Голиана, который стал у Виеста заместителем. Но это была только замена фигур на военно-политической шахматной доске. Стиль руководства армией остался прежним.

Однако вернёмся к работе в эту ночь других экипажей 54-й авиадивизии. На грани катастрофы побывал экипаж Чернобая (7-й авиаполк). Вёз он восемь десантников и 16 ящиков с боеприпасами. Примерно за 25 км до аэродрома посадки штурман настроил радиополукомпас на приводную. На этот раз она, на удивление, работала более устойчиво, чем в прошлый полёт. В момент её прохода Александр Мальцев пустил секундомер и дал команду лётчику:

– Разворот вправо, курс 180 градусов, индикатор – ноль!

Ровно через пять минут подал новую команду:

– Курс – ноль, индикатор – ноль, снижение!

Штурман корабля давно взял себе за правило: при посадке, тем более в горах, когда лётчики полностью поглощены пилотированием, он должен внимательно следить за приборами. Не забыл о нём и на этот раз. Стоя за спиной у командира корабля, он наблюдал за его работой. Машина плавно шла вниз, метр за метром теряя высоту. Вдруг справа, совсем неожиданно, серый кисель облачности потемнел. «Наверное, гора» – подумал Мальцев. В следующее мгновение он почувствовал доворот самолёта именно туда, в опасную зону. Быстрый взгляд на РПК. Ба! Стрелка индикатора подошла к 355 градусам! Из-за спины лётчика Мальцев дотянулся до штурвала, резким движением повёл его влево и одновременно крикнул:

– Быстро вверх!

Выбравшись за облака, осмотрелись, поразмышляли и пришли к выводу: штурман спас экипаж от неминуемой гибели. То почернение облачности Чернобаев принял за «окно» и решил туда немного повернуть самолёт. Придя в себя, вновь уткнулись в однообразную облачную муть.

Экипаж под руководством лётчика В. Ф. Воронина (штурман В. Я. Волобуев) после взлёта на задание в четырёх километрах восточнее Жешува, набрав всего лишь 1100 метров, подвергся атаке «Ме-110». Зашёл он слева сбоку. Его своевременно заметил штурман.

– Истребитель слева!

Через несколько секунд заработал пулемёт – ту-ту-ту. Стрелок Фёдор Стручков был начеку. Воронин бросил штурвал вперёд, дал левую ногу, сделал левый крен. Тяжёлый Ли-2, разворачиваясь влево, пошёл вниз. На высоте 400 метров лётчики вывели его в горизонтальный полёт. Осмотревшись и получив доклады с мест о том, что на борту всё нормально, Воронин перевёл машину в набор высот и запросил у штурмана курс на цель. Самолёт получил три пулевые пробоины.

Надо сказать, что Василий Фёдорович Воронин был одним из немногих, кто побывал в небе Словакии ещё до начала восстания, буквально накануне. Группа экипажей, в которую входил и воронинский, работала по спецзаданиям с подскока Ежове. В ночь на 25 августа он отвёз и десантировал на точку, что в двадцати пяти километрах на северо-запад от Брезно, 11 парашютистов и два мешка с их имуществом, общим весом 250 кг. Об этом полёте уже рассказано.

Невысокими оказались результаты выполнения заданий в 340-м авиаполку. Из тринадцати экипажей, ушедших в полёт, выполнили только пять, доставив на «Три дуба» 31 бойца, 2500 кг боеприпасов и 1900 кг имущества. Обратными рейсами привезли 22 человека. Из тех, кто задание выполнил, можно, пожалуй, отметить только экипаж А. А. Бобрышева (штурман А. И. Черешнев).

Бобрышев – ветеран 29-го авиаполка – на войне с первых её дней. Он обладал хладнокровием, хорошей техникой пилотирования и высокими волевыми качествами. Постепенно командование рассмотрело в лётчике и организаторские способности. Ему доверили отряд ТБ-3. Командовать другими дано не каждому. У Бобрышева получалось. Афонин даже присматривал ему должность командира эскадрильи, но вакансий всё никак не было. А тут соединение начало формировать новый авиаполк. Он и ушёл туда с повышением.

Подчинённые относились к нему с уважением. И не без основания. Подразделением руководил, как говорится, без шума и треска – спокойно, без крика и излишних эмоций. Не курил, выделялся аккуратностью в одежде. Немаловажную роль играла и внешность – высокий, темноволосый, с правильными чертами лица и обаятельной улыбкой. Многие официантки задерживали на нём свой взгляд чуть дольше обычного.

Взлетели с подскока Ионици. На борту – десантники. Первую половину маршрута прошли при ясной погоде. Безоблачное небо войны для ночного бомбардировщика – дело не очень-то приятное, тут только и смотри в оба. Но вскоре началась облачность, вначале редкая, потом уплотнилась. Это уже хорошо, если что, можно ею и прикрыться. Лётчики перевели машину в набор высоты, достигли верхней кромки и, далеко не отрываясь, пошли под луну.

Черешнев настроил радиополукомпас на приводную станцию аэродрома «Три дуба». Сигнал из-за дальности был ещё слабым.

– Радист, узнай погоду у Чирскова!

Через несколько минут Г.Рзаев доложил: облачность десять баллов с нижней кромкой в 600 метров. Предстояла трудная посадка. Чем ближе подлетали к цели, тем активнее вела себя стрелка полукомпас. Штурман пристально следил за секундомером, и как только расчётное время вышло, сказал:

– Мы над целью!

Бобрышев прибрал обороты моторам, ввёл Ли-2 в спираль. Через минуту в кабине стало темно, самолёт начало потряхивать. С каждой сотней метров росло напряжение. У всех, но прежде всего у штурмана, в голове билась мысль – правильно ли определена точка снижения. Успокоились лишь тогда, когда на помощь пришел Чирсков:

– «Единица», вы над нами, продолжайте снижение!

Сели, зарулили на стоянку. Словаки, не дожидаясь лесенки, попрыгали на землю прямо с борта Ли-2. Опомившись, уже снизу, начали благодарить за доставку. Кто-то подошел к самолёту и передал приказание на вылет.

В авиаполку в эту ночь произошла поломка самолёта командира корабля И.Н.Анисимова. Имея на борту 12 раненых, он садился на аэродроме братского авиаполка во Львове. Руководитель полётов, проявив халатность, направил его на стоянку с незасыпанной воронкой. Поломка оказалась серьезной – погнут правый винт, повреждены шасси и консоль правой плоскости.

Из 29-го авиаполка надо отметить экипаж командира корабля Н.П.Малярова (штурман И.С.Тимченко). На «Три дуба» он полетел второй раз.

...Николай Павлович Маляров – одессит. Море не позвало молодого человека в свои просторы, а профессия отца не сделала его железнодорожником. Увлекла авиация. Аэроклуб, школа пилотов – и в гвардию крылатых влился еще один восемнадцатилетний сокол, а уж если быть точным, то только соколёнок. Не успели еще окрепнуть крылья, как грянула война. Она застала его в 325-м авиаполку в должности правого лётчика ТБ-3.

Сколько раз пламя войны пыталось сжечь его крылья, но он, противопоставляя этому натиску умение, волю и жажду к жизни, выходил победителем. Его ТБ подбивали над Симферополем и Керчью, он сажал горящую машину у станции Усть-Лабинской. Окрепил крылья. 11 сентября 1942 года стал командиром корабля. Соколёнок превратился в сокола.

В этом становлении немалую роль сыграли его командиры – опытейшие лётчики. А на них Малярову просто везло. Служил он в авиабригаде, которой командовал Герой Советского Союза Н.П.Каманин. С ним летать не приходилось, но пример для подражания – прекрасный. Не довелось летать и с первым полковым командиром Г.С.Счётчиковым, но и у этого сильного лётчика и прекрасного организатора лётного дела он многому научился.

А вот у первых командиров-наставников Маляров взял всё что мог. Опытнейшие Грибовский, Герасимов, а затем Помазков передали ему крупицы своего опыта, окончательно поставили на крыло. Особенно последний. С именем этого человека в боевой биографии Малярова связано много ярких эпизодов, в которых проявились лётная смекалка и простая житейская находчивость.

Прежде чем рассказать хотя бы об одном из них, следует заметить, что перед самым первым совместным вылетом Помазков сказал своему подопечному: «Имей в виду: у второго на штурвале висеть не люблю. После взлёта и до боевого курса, а потом после выполнения задания до самой посадки – управление твое».

При взлёте Малярову показалось, что Помазков слишком долго манипулирует секторами газа. Бросил быстрый взгляд налево. Вот те номер! Ноги командира спокойно стояли у педалей, а поднимал он тяжёлую машину только «играя газами». Молодой лётчик был поражён.

Позже выяснилось, что у командира больные ноги – результат одной из аварий, а также простуды во время охоты и увлечения футболом. Свой недуг Помазков старался от начальства скрывать, а чувство досады пытался утопить в вине. Но дружбу с «Бахусом» не скроешь. И эта вторая беда лётчика всем была известна, ибо, «заправившись», он мог «отколоть» такой номер, что разбор случившегося выходил на уровень высшего начальства.

На ниве употребления спиртного за этим лётчиком тянулся шлейф чудачеств и всевозможных нарушений, касающихся даже боевой работы.

29 сентября 1942 года, еще не успев как следует освоиться на левом сиденье, молодой командир корабля Маляров получил задание: сбросить партизанам Крыма груз, произвести посадку на плоскогорье Караби-Яйла, проанализировать возможность работы на этой площадке тяжёлых кораблей и вывезти раненых. К партизанам Николай Павлович летел впервые. Задание было и сложным и ответственным, поэтому командир авиаполка решил отправить с ним в полёт и Помазкова.

В 18.00 экипаж прибыл на Адлерский аэродром и приступил к осмотру самолёта. Помазкова не было. Подготовка к вылету закончилась. Помазкова всё не было. Подъехали замполит Х.С.Петросянец и представитель штаба партизанского движения Крыма И.С.Сейфулаев. Помазкова нет. Когда же наконец он прибыл, то невооружённым взглядом можно было определить, что лётчик основательно пьян.

Петросянец отстранил его от полёта. Началась перебранка, в результате которой был достигнут компромисс: Помазков летит, но не за штурвалом, экипаж усиливается правым лётчиком и бортовым техником.



Хорошая погода, открытые ориентиры сделали полёт настолько спокойным, что не заметили, как добрались до места назначения. Груз сбросили с первого захода, набрали высоту и стали искать посадочную площадку. Походили, присмотрелись. Вон три костра в линию. Это сигнал для них. Заход, касание. Ну и грунт! Безжалостно стучали стойки шасси, из-под покрышек летели камни, латаный-перелатаный ТБ-3 скрипел, переваливаясь на неровностях. Каждый удар машины отдавался болью в сердце. Казалось, что всё кончится благополучно, но уже в конце пробега самолёт вдруг споткнулся, его повело вправо. Удержав машину, Маляров развернулся в направлении взлёта и выключил моторы.

Сошли на землю. Бедолага ТБ стоял на обочине, накренившись на правый бок. В крышке зияла огромная лохматая дыра. Подошли руководители отряда, у колеса с порванной крышкой собрались партизаны. Все стояли молча, думая об одном – что делать? Главное слово было за борттехником. Иван Сугробов долго чесал затылок, забрасывая на лоб шапку, постукивал ногой по осевшей крышке, ходил вокруг шасси.

– Попробуем взлететь, – завершил он свой анализ.

Обошли площадку, всё рассмотрели, прикинули, подготовили машину. Чтобы быстрее и легче поднять правую плоскость, решили утяжелить левую... ранеными партизанами. Вошло туда 23 человека. Двух женщин, для большей безопасности, посадили в штурманскую рубку. Осталось решить главное – кто поведет ТБ-3 на взлёт. Надо отдать должное Пوماзкову, он понимал, что, учитывая его состояние, это должен сделать командир корабля. На том и порешили.

В моем распоряжении воспоминания Малярова. Поэтому этот весьма ответственный участок рассказа я передаю его словами, сделав необходимые правки и небольшие сокращения. «Сугробов запустил моторы. Я дал левую ногу полностью вперёд, для этого мне нужно было сесть боком, штурвал отодвинул от себя до отказа и в таком неестественном положении начал двигать головки рукояток секторов газа всех четырёх моторов.

Сначала нужно было стронуть машину с места. Когда это удалось сделать, её сразу повело вправо. Пришлось правой группе моторов увеличить обороты. Добившись равномерного движения, перевёл правые моторы на форсаж, удерживая левые на прежнем уровне, затем перевёл и их по одному на форсаж. Через несколько секунд почувствовал, что машина подняла хвост, а еще через мгновение она стала на левое колесо.

Я сел в нормальное положение и сильно нагнул на все четыре гашетки газа. Самолёт быстро набирал скорость, но и земля стала быстро заполнять обозримое пространство. Это оттого, что мы разогнались в гору. Ждать больше невозможно, беру штурвал на себя, подрываю машину, она нехотя отделилась и, покачиваясь на малой скорости, как бы зависла. И тут боковым зрением увидел слева под плоскостью обрыв, плавно повернул в его сторону, и расстояние до земли увеличилось, обеспечив высоту, достаточную для перехода в горизонтальный полёт. Да мы взлетели! Даю левый разворот. Теперь можно посмотреть и по сторонам. По моему затылку и спине ручейками струился холодный пот».

Таким оказался у Малярова первый полёт к партизанам. Потом были ещё. И простые и сложные, но такого больше не случалось. В общем, к осени 1944 года командир корабля имел солидный опыт в выполнении специальных заданий. Экипаж, за исключением стрелка, который тоже летал на Караби-Яйлу, полностью обновился. Правда, Василий Невежин на какое-то время разлучался с Маляровым, летал с Матюшанским. 12 июня 1943 года сбил двух «мессеров» из пяти нападавших, был ранен. Когда начали формировать экипаж на Ли-2, вновь сошёлся с Маляровым...

Курс на аэродром «Три дуба» держали в растянувшейся полковой колонне. С середины маршрута облачность начала подниматься. Подняли самолёт и лётчики. Что болтаться в этой мути, когда можно смотреть на звёзды, а смотреть на них, тем более штурману Ивану Тимченко, просто необходимо, ибо для него они не поэтический объект, а путеводители. В этом деле Иван Силыч в полку что ни на есть первый. Маляров хорошо знает особенности своего штурмана и надеется на него. Но когда пришло время снижаться и Тимченко сказал, что аэродром под ними, командир засомневался:

– А ты уверен?

– Пробивай, говорю!

Пошли крутить спираль. Нудное это было занятие, а главное – на нервах, в постоянном ожидании столкновения или с горой, или с другим самолётом. А ещё всякие мысли – а вдруг пробьём, а аэродрома в этом месте не будет. Но вот последнее тряпье облаков осталось выше самолёта, все взглядом стали обшаривать землю, искать огни. Да вон они, впереди и чуть правее.

– Ну, штурман, ну и сила, ну, Силыч! – зататорил Маляров, выводя Ли-2 в горизонтальный полёт. – Отдаю свои сто граммов!

– И я!

– И я!

– Тогда, братцы, я всех сегодня угощаю!

В целом 5-й авиакорпус завершил работу так: на аэродроме «Три дуба» сели 45 самолетов. 27 экипажей задание не выполнили по метеоусловиям. В Словакию было переброшено 268 человек и 43 670 кг различных грузов. Обратными рейсами в Советский Союз перевезено 400 кг и 153 человека<sup>1</sup>. Эти же сведения

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 19, л. 81.

генералу А.М.Белянову сообщил начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В.Д.Соколовский (документ № 81).

Об итоговых цифрах доставленного советского оружия в Словакию по состоянию на 7 октября штаб чехословацкой армии в Словакии проинформировал генерала Пику: «До сегодняшнего дня в Словакию было сброшено 1682 автомата, 400 лёгких пулемётов, 90 тяжёлых пулемётов, 252 противотанкового ружья и др. материалы. Сообщите точную линию фронта на западе (где находятся немцы), чтобы советские лётчики не оказались над боевой линией. Сообщите размеры киноаппаратов (с какой шириной киноплёнки). Закажем несколько советских кинофильмов со словацким текстом»<sup>27</sup>.

Если слово «сброшено» несёт точную смысловую нагрузку, то, по всей видимости, речь идёт о том оружии, которое доставлено самолетами Б-25 в район Брезно.

В ночь на 7 октября один из экипажей киевской группы ГВФ доставил на «Три дуба» радиоузел и обслуживающий его персонал: начальника радиоузла Ивана Курдюмова, радиооператоров Леонида Викторова и Наталью Беляеву (Тележкина), радиомастера Афанасия Гаркушенко и Михаила Кулика. Вместе с ними прибыл заместитель начальника отдела связи УШГД Игорь Верович Аколовский.

Теперь Главный штаб партизанского движения Словакии имел свой полнокровный радиоузел и высококвалифицированных радиоспециалистов. Связь с партизанскими отрядами и соединениями значительно улучшилась.

### 3. Рекорд в доставке грузов

В эти дни события в различных районах повстанческой зоны развивались по-разному. Их картину даёт информация, поступившая в НКВД 8 октября: «Оборонительные бои в области Малый Штурец и восточнее Черемошна, Кремница: наши части отступили перед материальным перевесом противника и заняли оборонительные позиции восточнее Кремницы. В течение вчерашнего дня они трижды подвергались бомбардировкам и понесли тяжёлые потери. Сегодня утром атака продолжается в направлении Кралики.

Долина Грона: противник задержан на линии Ялна – Поток – Играч. Части сняты из Банска Штявницы и занимают оборонительные позиции. Ружомберок: продолжают переменные бои, наша оборона стойка. Малужина: наши наступательные действия продолжают в области Кралова Легота. Тельгарт: вражеская атака отбита. Сегодня утром противник продолжает артиллерийскую подготовку. Наша авиация поддерживает наземные войска. В области Св. Криж наши части отступили в направлении Зволена. Наша авиация лишена возможности действовать из-за нехватки бензина»<sup>28</sup>.

Если же оценивать обстановку в целом, то она продолжала постепенно ухудшаться. Фашистские войска, используя своё превосходство в танках и артиллерии, наносили чувствительные удары по повстанцам. Кое-где они вынуждены были отступить, площадь освобождённой территории ещё больше сократилась. Наиболее уязвимым к этому времени стало зволенское направление.

В связи с этим прибытие в эти дни части личного состава чехословацкой бригады было кстати. Уже 8 октября она под руководством Пржикрыла вступила в бой с противником на подступах к Зволену. Вместе с партизанским соединением имени Яна Нелепки и батальоном повстанческих войск капитана Петрика две роты бригады под командованием подпоручиков Г.Тота и А.Мухи повели наступление на позиции противника в районе Зольны. Дело доходило до рукопашной. Враг начал отход. К 12 октября совместными усилиями воины бригады и повстанцы выбили противника из населенных пунктов Трнава Гора, Клачаны, Ялно и Дуброва. Положение несколько стабилизировалось, угроза захвата аэродрома «Три дуба» отпала.

Войдя в состав повстанческой армии, бригада даже не в полном составе стала наиболее боеспособным её подразделением. Бойцы мужественно сражались с врагом, ибо это были те словацкие военнослужащие, которых Тисо, по указке Гитлера, посылал на войну против советского народа, но они перешли на сторону Красной Армии. Теперь эти парни вступили в бой и против гитлеровцев, и против тех, кто посылал их воевать за чуждые им интересы.

У словаков есть пословица: «Не бросай камень в небо – вернётся на твою голову». Вот и упала, с помощью АДД, с неба на голову Тисо чехословацкая воздушно-десантная бригада.

Одна беда: она никак не могла собраться в полном составе. Прошло уже десять дней, как 5-й авиакорпус приступил к её переброске в Словакию, но по милости непогоды удалось доставить немногим более семисот человек. И вот в ночь на 9 октября аэродром «Три дуба» принял сразу 72 корабля. За всю Зволенскую операцию такое количество самолётов прилетело к повстанцам впервые.

Погода была что надо: на маршруте два-три балла. Это позволяло вести детальную ориентировку, а в случае необходимости давало возможность прикрыться облаками. В районе цели – ясно, что обеспечивало сравнительно лёгкую посадку. В результате процент выполнения заданий оказался высоким. 72 самолёта перебросили 453 человека и 62 875 кг различных грузов (противотанковые и артиллерийские пушки, пулеметы

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т 4, кн. 2. – С. 198.

<sup>2</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 8, л. 36.

«Максим», снаряды, патроны, минометы, дымовые шашки, амуниция, радиостанции, походные кухни). Обратными рейсами в Советский Союз доставлено 149 человек, из них 94 раненых, и 200 кг груза<sup>1</sup>.

При полёте в Словакию и обратно в районе Попрада лётчики наблюдали посадку истребителей, а экипаж командира корабля В.А.Кузьмина (336-й авиаполк) привёз сведения об аэродроме в районе Кежмарок (125 км северо-восточнее цели). При подходе нашего самолёта стартовые огни погасли.

Хорошие погодные условия позволили командирам авиаполков выпустить на словацкую трассу несколько молодых экипажей. В 1-м авиаполку впервые полетел командир корабля И.В.Наговицин. К заданию готовились серьезно, особенно штурман Г.С.Мищенко: поговорил с коллегами, которые слетали в Словакию, всё продумал, всё спланировал. Слетали без особых происшествий. Экипаж доставил боеприпасы. После разгрузки приняли на борт 12 раненых. Двоих повезли прямо на носилках.

В ходе выполнения задания произошел ряд мелких неприятностей. Самолет 1-го авиаполка под управлением командира корабля П.В.Новикова и штурмана А.Н.Боднара прошёл уже более половины маршрута к цели, как началась тряска левого мотора. Пролетели еще несколько минут в надежде на то, что он одумается и заработает нормально, но мотор продолжало трясти. Такое издевательство над техникой решительно пресёк борттехник П.А.Календа. Пришлось разворачиваться, выключать мотор и ставить винт во флюгер. Пятьдесят ящиков с патронами не попали по назначению.

Не нашли аэродром посадки четыре экипажа: Ш.А.Ягофарова и В.М.Панкратова (340-й авиаполк), П.И.Долгополова и Ю.Е.Волкова (29-й авиаполк). 32 десантника и 3600 кг груза вернулись обратно. Экипаж 29-го авиаполка командира корабля Д.Н.Смоляникова задание выполнил, однако по техническим причинам взлететь с «Трёх дубов» не смог и остался на ночевку<sup>2</sup>.

Серьезно пришлось поволноваться штурману Николаю Ходаку. Вот как он вспоминает об этом. «На следующий раз моторам нашего самолёта дали регламентные работы. Меня перевели на два полёта во вторую эскадрилью. Пошёл я с Василием Герасимовым. Как обычно – взлёт перед закатом солнца и курс на Кросно. Погрузка, разрешение на вылет. По знакомому маршруту идём на задание. Над линией фронта – артиллерийская дуэль. По моим данным подходим к району цели, но я уже вижу зелёную ракету. Что-то по времени рановато, да и приводная молчит. Но у авиаторов есть «союзник» – ветер, он часто вносит свои поправки. Может, это он нас поджал?

Вижу, ходят самолёты, становятся в круг, снижаются. А у меня на душе что-то муторно. «Давай, Вася, – говорю командиру, – пройдем ещё разок над аэродромом, что-то посадочное «Т» выложено под 340 градусов». Зашли. Как только под самолётом оказалось «Т», я дал белую ракету и вижу – о ужас! – на земле лежат грузы, белеют купола парашютов. Я подаю команду: «Набор высоты, курс 240 градусов!». Восемь минут полёта и вижу две нужные зелёные ракеты, работает приводная. А мне уже давно понятно, что мы побывали над Брезно».

Из тех, кто весьма успешно выполнил задание, следует отметить два экипажа 7-го авиаполка: командиров кораблей И.Ф.Иванова и В.С.Спиридонова.

В эту ночь на аэродроме «Три дуба» не всё ладилось, там не работала стартовая рация. Для того чтобы передать команду на вылет, Чирскову пришлось гонять своих подчинённых от самолёта к самолёту. В результате на аэродроме и над ним скопилось недопустимо большое количество машин, некоторые лётчики отмечали до 30 единиц. В результате общее время авиакорпуса на посадку, разгрузку, загрузку и взлёт составило 5 часов 35 минут. Становилось очевидным, что выпускать в одну ночь такое количество самолётов нецелесообразно.

В ночь на 9 октября экипажи на Ли-2, перебросив на «Три дуба» 453 бойца, фактически завершили доставку в Словакию 1-го батальона воздушно-десантной бригады под командованием подполковника Вовиса.

Неплохо отработала в эту ночь и 4-я авиадивизия на Б-25. На задание ушло 34 корабля (11 от 335-го и 23 от 13-го авиаполков). Разведку погоды выполнял экипаж В.И.Ромашевского (335-й авиаполк). Он информировал: по маршруту ясно, видимость до шести километров, в районе цели облачность в пределах пяти баллов. Задание по разведке экипаж выполнил, а вот груз не сбросил, так как точка в течение часа себя не обозначала. Так и вернулись на свой аэродром с грузом. Как потом выяснилось, в это самое время противник бомбардировал «Три дуба», поэтому точка Брезно на этот период «затихла».

В этом экипаже, вопреки всем авиационным наставлениям и медицинским канонам, летал штурман-инвалид В.М.Левченко. 3 декабря 1941 года самолёт Ромашевского был подбит немецкой артиллерией на взлёте с аэродрома под Ленинградом. Штурману выбило глаз, и он попал в госпиталь.

Пока Василий Маркович лечился, командование авиаполка решило отправить лётчика в Борисоглебск на ускоренные академические курсы. После завершения учёбы Ромашевский подался в истребители, но, рождённый для бомбардировочной авиации, он там не прижился – несколько раз немецкие асы валили его с неба на землю. Решил вернуться в родную стихию. Как раз в это время В.А.Гордиловский формировал новый авиаполк.

Узнав, что Левченко, потеряв глаз, из армии не ушёл и что он преподаёт в Урюпинском пехотном училище, Ромашевский попросил вернуть его на боевую работу. Повод для вызова нашёлся: штурмана ждали два ордена – Красного Знамени и Красной Звезды.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 982, л. 7.

<sup>2</sup> Там же.

После получения наград «покатались» на Б-25. Оказалось, что Левченко хорошо различает все наземные ориентиры. Ходатайство Гордиловского о переводе штурмана в авиаполк командование удовлетворило. С февраля 1944 года Ромашевский и Левченко вновь стали летать в одном экипаже.

Бомбили вражеские объекты результативно. Левченко представили к ордену. В наградном листе командир авиакорпуса сделал приписку: «Несмотря на инвалидность, полученную в бою, – потерю глаза, боевые задания выполняет успешно. За проявленное высокое чувство советского патриотизма и отвагу в борьбе с немецкими захватчиками заслуживает ордена Ленина».

Но вернёмся к боевой работе на Словакию – обозначение НБП произвёл экипаж заместителя командира эскадрильи 13-го авиаполка А.П.Романова. Ориентируясь по сброшенным штурманом И.Е.Скалозубом СА-Бам, над Брезно появилась основная группа этого авиаполка. На треугольник из костров, с работающим в центре этой фигуры маяком, они сбросили 129 мешков. Причем 23 самолёта находились над целью всего лишь один час и пять минут. Штурман полка А.П.Карпенко, осуществлявший контроль работы, доложил, что сброс был отличным – грузы приземлялись в районе костров, отклонение не превышало ста метров.

Задание не выполнил только один экипаж – командира корабля Перекальского (штурман Андрианов). Пришли на точку последними, сигналов не обнаружили. Вдобавок ко всему при возвращении проскочили свой аэродром. Виновник – радист М.Кралин, который давал штурману неверный пеленг. Попотели все: и экипаж и те, кто обеспечивал посадку самолёта. Для того чтобы вывести его на Калиновку, наземные радисты вынуждены были передать на борт восемь пеленгов<sup>1</sup>.

В 335-м авиаполку не сбросил груз разведчик погоды В.И.Ромашевский, остальные экипажи задание выполнили. 4-я авиадивизия доставила в район Брезно 189 ПДМ, с общим весом груза 23 625 кг<sup>2</sup>.

Всего оба авиакорпуса АДД в эту ночь перебросили в Словакию 453 воина и 86600 кг различных грузов. Следует отметить, что по количеству доставленного груза это была рекордная ночь за весь период Зволенской операции.

В эти дни, когда полёты в Словакию стали ежедневными, наибольшая нагрузка легла на штабы авиаполков и инженерно-технический состав. Послеполётная отчётность и подготовка к новому боевому вылету, а также масса текущих дел, от которых никак не уйти, требовала от всех служб штаба времени больше, чем определено природой в пределах суток. Особенно тяжело приходилось руководящему составу авиаполков. Командиры, начальники штабов, штурманы, заместители командиров по политчасти и инженерно-техническому обеспечению в эти напряжённые дни практически не спали и валились с ног.

Однако, без всякого сомнения, основная заслуга в том, что самолёты летали и способны были выполнять задания, принадлежала огромной армии инженерно-технического состава. Его работа была непрерывной и бесконечной. Всё остальное – сон, приём пищи, процедуры, связанные с личной гигиеной, только вписывались незначительными и короткими эпизодами в эту бесконечную непрерывность.

Золотые руки техника и механика, чего они не могли?! Они, пропахшие бензином и маслом, в трещинах и ссадинах, творили чудеса, способны были вдохнуть жизнь в, казалось бы, уже мёртвый агрегат или прибор, в бездыханный самолёт. К великому сожалению, труд технического состава не отражён, за некоторым незначительным исключением, в архивных документах. Не удаётся «разговорить» в переписке или при встрече и ветерана-техника. По этим причинам их бесценная работа в конкретном фактическом выражении редко ложится на страницы книг на авиационную тему. И поэтому мне, как автору одной из них, хочется заметить: за каждым описанным полётом, за каждой поденной или итоговой цифрой, за каждым успехом лётного состава незримо стоит великий труд инженера, техника и механика самолёта, технической группы.

Если работу двух авиакорпусов сравнивать по нагрузке, которая легла на личный состав в период работы на Словакию, то, бесспорно, большей она была в полках, летавших на Ли-2. Выматывали подскок и работа на аэродроме «Три дуба», требовавшие серьёзных организационных и технических усилий. В целом за одну ночь экипаж на Ли-2 выполнял как минимум три взлёта и три посадки, а на Б-25 только по одному разу. Много усилий уходило на загрузку и выгрузку людей, техники и других материалов. Всё это приводило к тому, что время, затраченное на выполнение задания от взлёта до посадки в авиаполках 5-го авиакорпуса, фактически в три раза превышало эти затраты по сравнению с братским соединением. А это дополнительная нагрузка на людей, начиная от командира авиаполка и кончая механиком, а также и на технику. Это больше катастроф и аварий, отказов и поломок. В конце концов – это качество выполнения заданий.

8 октября Фирлингер направил в Лондон Масарику депешу, в которой высоко оценивал помощь СССР восставшей Словакии: «...Советы сделали для Словакии всё, что было в их силах. Наступление на Карпаты было предпринято по нашей просьбе и означало тяжёлые потери для Красной Армии. Как на грех, подвело командование обеих словацких дивизий в Восточной Словакии, которые должны были поддержать наступление. Поставки оружия в Словакию продолжаются. Были переброшены также наш первый авиационный полк и, вероятно, уже вся наша вторая бригада. При технических средствах транспортировки, которыми располагают Советы, это является значительным достижением. Эта помощь будет продолжаться дальше, насколько позволит погода»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 13-го ап, оп. 218087, д. 7, л. 62.

<sup>2</sup> Там же, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 15, л. 120.

<sup>3</sup> Советско-чехословацкие отношения... – С. 199 – 200.

Да, даже Фирлингер усвоил эту особенность работы советской авиации – «насколько позволит погода». А позволила она не слишком много. Это показали последующие дни.

В ночь на 10 октября, несмотря на то, что синоптики ничего хорошего не обещали, к полёту в Словакию изготовились оба авиакорпуса. На аэродроме Калиновка к выполнению задания инженерно-технический состав подготовил 35 самолётов. Однако на словацкую трассу вышел только один – разведчик погоды. Это был экипаж Прилепко. Ушли с грузом, но бросать его не пришлось: над Брезно висела спрессованная облачность, все попытки пробить её не увенчались успехом. Задание не выполнили, вернулись на свой аэродром.

5-й авиакорпус подготовил 79 самолётов. Все они перелетели на Ясенки и Ионици. Разведчики погоды донесли: в первой половине маршрута облачность семь-десять баллов, во второй – двухслойная с нижней кромкой 400 метров, дожди, в облаках обледенение.

Сложная погода в районе цели и на маршруте заставила командиров соединений пересмотреть план вылета на боевое задание. Генерал Лабудев отправил только четыре экипажа, что ни на есть самых сильных: Слепцова, Котелкова, Лановенко, Копыткова. Все они, встретив десятибалльную облачность, дожди и обледенение, вернулись с маршрута.

Из всех, кто пытался пробиться к цели, наибольшее желание сесть имел Марк Лановенко. Этому желанию есть объяснение – он вёз стартёр для самолёта Бобкова. Но агрегат вернулся во Львов, а экипаж Бобкова остался ещё на одну ночёвку на повстанческом аэродроме. 54-я авиадивизия планировала отправить в полёт 41 самолет, а подняла лишь 19. Из них сели на точке Чирскова только два. Они доставили 15 человек и 2200 кг груза. Кто же отличился?

Из 7-го авиаполка задание выполнил экипаж командира эскадрильи Ф.Ф.Рязанова (штурман А.А.Андреев). В этом полёте отличились все, но особенно штурман и радист П.А.Никитин, которые с помощью радиосредств вывели самолёт так точно, что лётчикам оставалось только раскрутить над аэродромом спираль и оказаться прямо над сигнальными огнями. На «Три дуба» с прислугой в восемь человек прибыла ещё одна противотанковая пушка. Обратным рейсом увезли тринадцать словацких лётчиков.

Второй экипаж, выполнивший задание, из 340-го авиаполка командира корабля А.А.Васильева (штурман А.Г.Шепель). В полку он считался одним из сильных. Отличительная черта экипажа – общеобразовательная грамотность почти всех его членов. Взять хотя бы штурмана.

Александр Шепель был самым старшим – ему исполнилось 27 лет. В 1939 году окончил полиграфический техникум, затем на действительной служил мотористом, в войну с Финляндией обслуживал истребитель. С завершением боевых действий учился в Харьковском и Челябинском училищах. После кратковременного периода службы в авиаполку прошёл ещё и обучение на военных курсах штурманов. К боевой работе приступил лишь 5 сентября 1944 года, сделал несколько вылетов на бомбардирование и включился в Зволненскую операцию.

Лётчиком в экипаж пришёл Пётр Проценко – парнишка двадцати одного года, но за плечами тоже солидный список «академий»: один курс Киевского сельскохозяйственного института, Тамбовская, Черниговская и Новосибирская военные школы. Первый боевой вылет совершил 13 июня 1944 года.

Самому командиру корабля А.А.Васильеву исполнилось 25. Учился в техникуме, аэроклубе, в школе младших авиационных специалистов, в военной авиационной школе лётчиков. Боевой опыт стал приобретать с первых дней войны, летая в экипаже самого Николая Бобина, Героя Советского Союза, одного из самых отважных лётчиков АДД. Если нужно было кого-либо позвать в такой машине, какой являлся ТБ-3, с ревущими четырьмя моторами, то обращались за помощью к Васильеву – правак здорово свистел.

Но не это главное. Главное – умение летать, летать грамотно, расчётливо, с желанием. Опыт Бобина он впитывал как губка. Лётное усердие Алексея Васильева не осталось незамеченным – он очень быстро сменил правое кресло самолёта на левое. Имея звание сержанта, получил в подчинение нескольких офицеров. Но в отношениях среди лётчиков авиации дальнего действия главное не к т о ты по званию, а что ты умеешь делать. Командира в экипаже все уважительно величали «комкором».

Биография лётчика на войне складывается из его боевых вылетов. У Васильева каждый полёт на задание – это проявление воли, риска, смелости. Почти восемь месяцев пролетал в экипаже Васильева на ТБ-3 в качестве помощника бортового техника В.И. Кутовенко. В переписке со мной он описал несколько боевых вылетов с Васильевым. Вот один из них – на Харьков.

...На маршруте до цели попали под мощный зенитный обстрел. Несколько осколков ужалили ТБ-3. Кутовенко пошёл по пролётам крыла, осматривая системы и моторы. У левого среднего обнаружил лужу масла. Надо было установить причину. Полез под маслбак. Так и есть – он пробит. Пока занимался обследованием, вымазал всю одежду. С докладом пришёл негром. Говорить в кабине ТБ-3 при работающих моторах – лучше не говорить. Как в танке. Наклонившись к командиру, Кутовенко все же объяснил ситуацию.

Васильев спросил, насколько хватит мотора. Уяснив, что он может продержаться минут пятнадцать, решил идти на цель. Во время этих переговоров, наклоняясь к уху командира, Кутовенко изрядно измазал подшлемник, который стараниями жены Васильева всегда был белоснежным. Мотора хватило только до цели. В этом месте мне надо перейти непосредственно к воспоминаниям Кутовенко.

«На боевом курсе в самолёт впились множество прожекторов, вокруг «похрякивали» разрывы зенитных снарядов, оставляя белые клубочки. Командир вёл самолёт без эволюций, без противозенитного манёвра,

как при фотографировании. Казалось, что наша песенка спета. Но Васильев не думал нас хоронить, он пошёл на хитрость. На ТБ-3 под плоскостями имелось приспособление для ракет подсвета при вынужденной посадке вне аэродрома. Он зажёл эти ракеты и имитировал загорание самолёта. Немцы, полагая, что с нами покончено, прекратили преследование прожекторами и ослабили зенитный огонь. Выполнив задание, мы уже более спокойно занялись ремонтом повреждённого мотора».

Командир корабля мог отбомбиться по менее опасной запасной цели, мог вообще вернуться домой, но он этого не сделал, ибо не просто летал на задания, а всегда старался их выполнить. Так что удивляться тому, что экипаж Васильева в эту адски трудную ночь, преодолев все козни погоды, нашел аэродром «Три дуба», произвёл посадку и благополучно вернулся домой, не приходится.

Некоторые детали, характеризующие реакцию очевидцев посадки двух экипажей, приводит Михаил Глидер: «Ночью снова прилетели самолёты. Был такой туман, что командир запретил посадку. Однако лётчики продолжали кружить над аэродромом, пуская ракеты, с просьбой разрешить им сесть. Две машины приземлились, несмотря на запрещение. Юзик, в полном восторге от мастерства приземления в темноте, достал две бутылки сливовицы и вручил их экипажам. Лётчики оправдывались:

– Мы ведь знаем, что у вас начались бои. Как же не дать вам боеприпасы? Обидно увозить их обратно!

Было приказано выключить все сигналы. Самолёты ещё покружились, но вынуждены были уйти»<sup>1</sup>.

На «Три дуба» экипаж Васильева привёз семь человек и 1100 кг груза, обратно взял на борт трёх лётчиков из 2-го авиаполка АДД, сбитых в районе Будапешта. Много листов архивных дел мне пришлось перелистать, чтобы установить их имена, по крайней мере двух из них.

... 19 сентября 1944 года командир звена этого авиаполка И.В.Новиков вылетел на бомбардировку военно-промышленных объектов венгерской столицы. Его Ил-4 сбили в районе цели. Лётчик приземлился в пятнадцати километрах от Будапешта. 29 сентября ему удалось перейти венгеро-словацкую границу и найти партизанский отряд. В связи с тем, что Новиков за эти десять суток сильно истощал, словаки устроили его в больницу города Добшина. Через несколько дней Ивана Васильевича доставили в Банска-Бистрицу. Чирсков устроил лётчика на приводную радиостанцию для оказания помощи радистам.

Штурман корабля Николай Иванович Стрельцов также перешёл на территорию Словакии, присоединился к группе партизан из отряда Воробьева, пробыл у них пятнадцать дней, а затем, как и Новиков, был переброшен на аэродром «Три дуба»<sup>2</sup>...

Полёт Васильева, совершённый им в эту ночь, описан командиром авиаполка в наградном листе на звание Героя Советского Союза так: «9 октября получил задание на десантирование в глубокий тыл противника техники и живой силы с посадкой на аэродроме «Три дуба». Несмотря на весьма сложные метеорологические условия, самолёт вёл в течение одного часа двадцати минут в облаках, вышел на цель, точно пробил облачность и произвёл посадку. В эту ночь из соединения Георгиева задание выполнили два экипажа, в том числе и Васильев»<sup>3</sup>.

Когда на задание уходит девятнадцать экипажей и из них только два его выполняют, это не может остаться незамеченным. Настойчивых дома встретили достойно. Политработники в срочном порядке подготовили приветственные плакаты, организовали выпуск боевых листов. Начальник политотдела авиадивизии в политдонесении писал: «Особо отличился при выполнении специального задания командир эскадрильи 340-го полка Васильев, который 9 октября в сложных метеоусловиях из всего полка выполнил задание только один. Имеет 270 боевых вылетов и пользуется заслуженным авторитетом».

Утром следующего дня во всех авиаполках корпуса начальники штабов зачитали приказ генерала Георгиева: «В ночь на 10 октября при выполнении специального задания по десантированию людей и грузов в тыл противника экипажи гвардии капитана Рязанова и гвардии старшего лейтенанта Васильева отлично выполнили поставленную задачу. Несмотря на сложные метеоусловия, исключая возможность полета к цели, лётчики проявили настойчивость и упорство в выполнении полученного задания. Преодолевая низкую облачность с зонами дождя и тумана, они пробились к цели и произвели посадку в тылу противника, доставив боевую технику и людей на аэродром «Три дуба», и вывезли оттуда 16 человек офицеров-лётчиков»<sup>4</sup>.

Однако в жизни часто бывает так, что рядом с хорошим обязательно соседствует и что-то плохое. Нечто подобное случилось и в 340-м авиаполку.

В составе группы кораблей на задание с Ионичей вылетел экипаж С.В.Егорова, в 21.04 установил связь и больше в эфир не вышел. Вернувшийся с полёта Васильев доложил, что в районе Кросно, в 40 километрах юго-западнее, наблюдал стрельбу ЗА и горящий в воздухе самолёт. Каких-либо других сведений не поступило. На основании доклада Васильева командование авиаполка сделало вывод, что экипаж, предположительно, сбит ЗА. В авиаполк не вернулись шестеро боевых товарищей: командир корабля Сергей Васильевич Егоров, штурман Георгий Васильевич Солодов, лётчик Иван Филиппович Гладкий, борттехник Степан Дмитриевич Бородиня, радист Виктор Трофимович Петров, стрелок Владимир Петрович Горов.

<sup>1</sup> Глидер М. С кинокамерой в тылу врага. – С. 210.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 508, л. 70.

<sup>3</sup> Там же, ф. 33, оп. 793756, д. 8, л. 114.

<sup>4</sup> Там же, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 44, л. 185.

Командир корабля совершал свой девятый самостоятельный боевой вылет. Что же касается Солодова, то в авиаполку он был в группе штурманов, которые ещё не стали ветеранами, но уже и не относились к молодым. Жизнь штурмана оборвалась на 136 боевом вылете.

Первую полковую утрату особенно переживал Александр Иванович Бирюков, заместитель Степанова. На его плечах лежала ответственная работа – контроль техники пилотирования всех лётчиков авиаполка, ввод в строй только что прибывших и подготовка новых командиров кораблей. За короткий срок он сумел допустить к самостоятельной работе сорок человек. Среди них был и Сергей Егоров.

И вновь после небольшого перерыва, когда хоть что-то удалось сделать для повстанцев, на маршруте в Словакию воцарилась непогода. Несколько дней подряд в воздух поднимались только разведчики. Они упорно пробивались к цели, достигали районов сброса и посадки и, встретив сплошную облачность, возвращались с грузом. С командных пунктов авиаполков взлетали красные ракеты, лётчики уезжали в общежития, а за ними, завершив необходимые работы, покидали аэродром и техники. В вышестоящие штабы уходили короткие донесения о причинах невыхода на боевое задание.

В ночь на 11 октября от 4-й авиадивизии, сменив уставшего Прилепко, на разведку погоды ушёл командир эскадрильи 13-го авиаполка М.Д.Козлов. Полетел он с экипажем В.Г.Кузцова. Дважды Козлов побывал в Словакии, и оба раза неудачно. В первый вылет 5 сентября из-за неувязки с сигналами груз привёз обратно. Второй раз сбросил, но командование признало, что задание выполнено неуспешно. Не суждено было выполнить задание и в третий раз – пробиться к цели через непогоду не удалось. Из района Турка получили команду на возврат.

В следующую ночь на разведку ушёл Прилепко. До района цели добрался, но груз не сбросил.

Поднимали в воздух своих разведчиков и полки 5-го авиакорпуса. Но и в районе Зволена царил непогода. Лишь в ночь на 13 октября обстановка несколько улучшилась. Генерал Георгиев приказал готовить к полету 60 самолетов.

30 Ли-2 и один Си-47 54-й авиадивизии в 16.33 начали перелёт на Ионици, но аэродром неожиданно накрыл плотный туман, все самолёты вернулись на свои точки. А именно эта авиадивизия должна была перевозить основную массу личного состава чехословацкой бригады.

29 экипажей 53-й авиадивизии перелетели на подскок Ясенка и подготовились для броска в Словакию, однако на трассу вышел только 21 самолёт. Остальные из-за сложных погодных условий в районе аэродрома остались на земле, в том числе командира корабля И.А.Казакевича (23-й авиаполк), который при вырубивании для взлёта попал в воронку от снаряда.

Из тех, кто ушёл на задание, сложными оказались условия лишь для одного экипажа, и он вернулся. Погода в районе «Трёх дубов», вопреки прогнозам, была вполне удовлетворительной. Севшие двадцать самолётов доставили словакам 29 298 кг грузов (боеприпасы, горючее, баллоны с воздухом, техимущество) и 12 человек.

Экипаж И.В.Горбунова привёз кроме боевого груза ещё и весточку чешским авиаторам от того раненого, которого они увезли пять дней назад.

За это время, пользуясь небольшим перерывом в лётной работе, они навестили его в госпитале Львова. Лётчик был ещё плох, говорил с трудом, да и русский знал неважно, однако записку нацарапал.

После посадки Владимир Катымаев побежал искать Михаила Пономарёва, правого лётчика из своего авиаполка, который находился в оперативной группе Чирскова, и упросил его передать записку чехословацким авиаторам.

Разгрузка Ли-2 уже подходила к концу, когда к самолёту прибежало несколько лётчиков 1-го чиап. Они наперебой благодарили советский экипаж за доставленную весточку, за то, что спасли их боевого товарища. Из возбуждённого разговора Горбунов понял, что его просят не торопиться с отлётом. Через несколько минут всё прояснилось. Из мрака ночи вдруг у самолёта появилась еще одна группа людей. Она энергично толкала перед собой мотоцикл – подарок советским лётчикам за их благородный поступок.

Николай Исаев, как технический представитель экипажа, определил, что это новенький БМВ. Ещё минута и мотоцикл исчез бы в чреве самолёта. Но тут перед возбужденной толпой тихой тенью выросла фигура Бориса Чирскова.

– Это ещё что такое?! Кто позволил? Командир, ко мне!

Никогда Иван Горбунов не взлетал с аэродрома «Три дуба» так энергично, как в этот раз. Не успели на маршруте остыть от взбучки, как в районе Санок пришлось вновь распалиться – немецкий истребитель навязал бой. Огнем из УБТ Ли-2 удалось защитить, а манёвром ловко уйти от навязываемого знакомства.

Обратными рейсами в Советский Союз экипажи доставили 61 человека (48 офицеров-лётчиков и 13 младшего командного состава, назначенных для освоения советских самолетов Ил-2 и Ла-5) и 800 кг различных грузов.

Кроме этого, один экипаж 1-го авиаполка выполнил полет по заявке НКГБ Украины.

На аэродром «Три дуба» он доставил разведывательно-диверсионный отряд в 12 человек и 500 кг боеприпасов. Обратным рейсом перевез 10 человек.

После выполнения задания на обратном маршруте экипаж 336-го авиаполка командира корабля В.А.Кузьмина (штурман С.А.Белых) в двадцати километрах юго-западнее Кросно заметил впереди по курсу три блед-

но-жёлтых пучка света. Лётчики вели машину у нижней кромки облаков, так, чтобы можно было наблюдать за наземными ориентирами и в случае неприятности использовать их для прикрытия.

– Командир, прожектора!

– Вижу, Степан, – ответил Кузьмин штурману.

Лучи тонкими клиньями упирались в облака, теряясь в их рваных лохмотьях.

– Командир, может, обойдем?

– Нет, штурман, обходить не будем. Стрелок, а ну потренируйся!

Кузьмин и правый лётчик перевели Ли-2 в плавное снижение, дали моторам полный газ. Машина коршуном пошла вниз, набирая скорость. Алексей Старков левой рукой нажал на рычаг, развернул турель, быстро поймал в прицел ближний луч и стал ждать команду. Летела по цифрам прибора стрелка выотомера, приближалась земля, дрожал от перегрузки корпус самолёта, занемела на рукоятке УБТ правая рука стрелка.

– Огонь!

Дробью зазвучала в ночном небе пулёметная очередь, потянулась к земле огненная дорожка. Лётчик плавно потянул штурвал на себя, послушная машина перешла в набор высоты, закрыв стрелку обзора и мешая проследить за результатом обстрела. Развернув турель на 180 градусов, Старков осмотрел заднюю полусферу. Чисто. Истребителей противника нет. Не было видно и лучей прожекторов – то ли очередь достигла цели, то ли испугавшиеся прожектористы выключили свои установки.

Наконец-то дождавшись стартера, смог вернуться домой экипаж Николая Бобкова. За те дни, которые они провели на аэродроме у Чирскова, удалось побывать в двух партизанских отрядах, а в Зволене даже у самого коменданта города, правда, не по своей инициативе – «помог» словацкий патруль.

Вот, пожалуй, и все особенности этой боевой ночи. Надо только к этому добавить, что днём командир корабля 23-го авиаполка И.И.Лобачёв выполнял оперативный перелет на Кросно. В воздухе из-за течи масла отказал мотор, плюс ко всему аэродром посадки закрыло туманом. Лётчик решил идти на запасной. Через горы перетянуть не смог, сел вынужденно на сопке у деревни Рычкова. Самолёт разбили, но сами не пострадали.

#### 4. Метр высоты – это минута жизни

Корпус, вооруженный самолетами Б-25, продолжал поднимать в воздух только разведчиков погоды. 13 октября, по информации А. Прилепко, части получили отбой. В ночь на 14-е в район Брезно пытался пробиться заместитель командира эскадрильи 13-го авиаполка А.П.Романов. На полпути к цели радист принял приказание на возврат.

Проанализировав самым тщательным образом свои возможности, а также метеоусловия в районе Зволен, 5-й авиакорпус сумел выделить для нужд словацких повстанцев 90 самолетов. Это был рекорд.

Решение на вылет генерал Георгиев принял перед обедом. В соединение боевое распоряжение поступило в 16.30. Вот, например, что оно предписывало командиру 53-й авиадивизии: «28 Ли-2 посадить на аэродром Ясенка, откуда в период 23.30 – 01.30 доставить груз и людей на «Три дуба». Два Си-47 посадить на аэродром Ионици в распоряжение командира 54-й дивизии, откуда перебросить руководящий состав чехословацкой бригады. Командиру дивизии на аэродромах подскока Ясенка и Ионици непрерывно слушать команды командира корпуса»<sup>1</sup>.

На постановке задач в полках особое внимание уделялось безопасности полётов. Лётному составу довели информацию разведотдела АДД о том, что в районе города Попрада действует аэродром истребителей-перехватчиков противника, установлены радиолокаторы. Рекомендовалось усилить осмотрительность в воздухе и осуществлять полёт в режиме радиомолчания.

Руководителем полётов на аэродроме Ясенка генерал В.И.Лабудев назначил командира 23-го авиаполка Г.А.Шамраева. Боевое распоряжение начальники шатбов довели в 17.00. Перелёт на подскок начался сразу после ужина. С базовых аэродромов предстояло работать еще двенадцати экипажам. Таким образом, 53-я авиадивизия в эту ночь задействовала 40 самолётов.

54-я авиадивизия также выполняла задачу с подскока Кросно и полковых аэродромов, отрядив для этого 50 самолётов.

Ночь выдалась трудной. На первом отрезке маршрута при ясной погоде пришлось преодолевать главным образом противодействие ПВО противника. В районе Буковено и Новожанец (15 км юго-западнее Санок) действовал куст из шести прожекторов, а в районе Змигрудок (25 км юго-западнее Кросно) таких кустов оказалось четыре.

Кроме того, на этом участке рыскали немецкие истребители. Многим опасную зону пришлось обходить стороной. Экипаж Виктора Кузьмина не удержался от соблазна дать очередь по самолёту противника – уж больно близко он находился от Ли-2. Трудно сказать, чем бы всё это кончилось, если бы не спасительные облака, которые уже потянулись под крылом самолёта.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 26, л. 17.



Однако не всем удалось пройти усиленную зону ПВО без последствий. В пятьдесят пятый раз ушёл на задание командир корабля Николай Григорьевич Буренков. Вроде по боевому опыту сравнительно молодой, но своё имя в авиаполку он уже имел. Считалось, что в пределах разумного нет таких преград, которые могли остановить лётчика. Это мнение за ним закрепилось после одного весьма редкого в авиации случая.

...2 августа 1944 года днём экипаж повёз на аэродром Острув (33 км северо-восточнее Люблина) груз наступавшим войскам в Польше. Перед вылетом командир корабля получил предупреждение: если на пути к цели встретятся сложные метеоусловия, выполнение задания прекратить и возвращаться на базу. Чем дальше уходил самолёт на запад, тем темнее становилось небо. Пошёл дождь, скатанные в тугое одеяло облака все ниже и ниже прижимали Ли-2 к земле. В небольшом пространстве между нею и нижней кромкой стало совсем неуютно.

На борту самолёта все прекратили работу и следили за борьбой Буренкова с неистовыми силами природы, а лётчик, слившись со штурвалом, втянув голову в плечи, следил за тем, чтобы не столкнуться с каким-либо препятствием. И не уследил. Уже когда бреющим стригли макушки деревьев, неожиданно вошли в полосу густого дождя, видимость упала почти до нуля. Правым мотором зацепились за лес, погнули винты.

Лётчик удержал машину в сильных руках, поднял её на несколько метров, но выше из-за начавшейся тряски мотора она не пошла. Ли-2 катастрофически начал терять высоту, которой и так не было. Внизу стремительно пронеслась земля, мелькали какие-то наземные предметы, деревья, кусты. И вдруг в быстро сменяющемся под самолётом kaleйдоскопе наступило однообразие.

– Вода-а! – крикнул кто-то.

И точно: это было озеро. Буренков плюхнул самолёт на его поверхность. Как подбитая птица качался Ли-2 на зыбких волнах. Вода быстро заполняла все его поры. Через десять минут сперва нос, а затем хвостовое оперение скрылись в пучине, оставив после себя воронку, но и она через несколько секунд растворилась. Весь экипаж спасся<sup>1</sup>.

Позже по приказу командира авиадивизии борттехник С.Е. Карпиловский возглавил техническую команду, в которую вошли и два водолаза. В сентябре и октябре они работали на озере Пульмо и сделали невозможное – подняли Ли-2 на поверхность, отбуксировали к берегу, привели его в порядок, построили взлётную полосу и доложили командованию о готовности к перелёту. Перегнал машину на свой аэродром заместитель командира полка Маслов...

Полёт в ночь на 14 октября в Словакию походил в какой-то степени на тот августовский, с той лишь разницей, что на этот раз обошлось без купания, а вот хоронить боевых товарищей пришлось.

Взлетели в 19.30 и уже через час на высоте 2600 метров пересекли линию фронта. Спустя 26 минут в районе железнодорожной станции Межмарок совершенно неожиданно тёмное небо прошли четыре прожекторных луча, пошарили, натолкнулись на Ли-2, впились в его серебристое тело и, не выпуская из своих щупалец, повели словно слепого.

Но Буренкову смертельные объятия удалось разжать довольно-таки быстро. Не успели успокоить нервы, как через восемь минут полёта в районе Попрада к бомбардировщику снизу сзади подкрался истребитель. Пулемётная очередь прошелестела по правому борту, зацепив мотор. Самолёт содрогнулся, по его телу прошла нервная дрожь. Буренков посмотрел на высотомер – там 3100 метров.

– Командир, – доложил лётчик Николай Савченко, – падает давление масла правого мотора.

– Наверное, повреждена маслосистема. Ермизин, сбавь правому обороты!

Однако это не помогло, через две минуты мотор остановился. Стрелка высотомера медленно, но упорно пошла влево. Не успев ничего предпринять, экипаж оказался на высоте 2400 метров. Что делать? Справа сзади горы высотой в 2700, слева – в 2000 метров. Путь самолёту назад фактически отрезан. Идти вперёд? А что там? Приняли единственно верное в этой обстановке решение: искать площадку для посадки.

Мощность одного мотора не позволяла удерживать машину даже в горизонтальном полёте, она упорно теряла высоту. В 21.20 оказались над населённым пунктом Брезно. На высотомере 900 метров. Все знали, что это ниже тех гор, которые окружали этот город, и внимательно смотрели за борт самолёта, стараясь найти что-либо подходящее для посадки. Но землю спеленала облачность, а в редкие «окна» ничего не удавалось рассмотреть.

Гора небольшим исполином в 560 метров стояла на северо-востоке от Брезно. Вероятно, жители города любовались её скалами, взбирались на вершину. Никто и никогда не ударялся о её могучее тело. И вот только теперь, 14 октября 1944 года в 21 час 22 минуты, возможно, впервые за тысячелетия, она стала преградой на пути горстке крылатых людей.

Удар в какой-то степени получился касательным, Ли-2 основательно покорёжило, а вот люди каких-либо серьёзных травм не получили. Но через 50 секунд взорвались баки, и начался пожар. Для этого страшного дела в самолёте вполне было достаточно и своего горючего, а тут ещё те полторы тонны, которые предназначались словацким истребителям. Из горящей машины выскочили все, кроме двоих. Правый лётчик Николай Гаврилович Савченко и стрелок Степан Иванович Бородулин при ударе потеряли сознание и покинуть самолёт не смогли.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 23-го ап, оп. 199824, д. 1, л. 159.

Выбравшийся же из-под обломков Сергей Иванович Швец горел как факел. Его ещё в самолёте облило бензином. Все бросились спасать радиста, однако тёплую одежду, в которую был упакован несчастный, не так-то было просто сорвать. Тело радиста обуглилось. Через пять часов он в муках скончался в госпитале Брезно, куда его доставили оставшиеся в живых товарищи – Николай Григорьевич Буренков, Григорий Павлович Брага и Александр Дмитриевич Ермизин. Все они получили ожоги разной степени. Швецу исполнилось 25 лет. Столько же и Бородулину. Савченко был еще моложе. Все трое похоронены на кладбище в городе Брезно.

Всё, что случилось с экипажем, описано мной на основе таких архивных документов: письменных объяснительных командира корабля и штурмана, боевых донесений авиаполка в авиадивизию, оттуда в авиакорпус и, наконец, генерала Георгиева командующему АДД Голованову. Однако есть ещё документы, которые отражают совсем иную версию случившегося.

В обзорном донесении о работе оперативной группы Чирсков представил катастрофу экипажа Буренкова так: «Вместо аэродрома «Три дуба», где стояла приводная и были выложены сигналы, вышли на площадку, предназначенную для сброса грузов в районе Брезно. Приняв её за аэродром, так как там давались сигналы ракетами, пошли на посадку. При снижении заделали плоскостью за возвышенность».

И ни слова о воздушном бое, о неисправном моторе, о стремлении вынужденно сесть. Документ исполнен в январе 1945 года. В этом же месяце состоялось совещание у командира авиакорпуса, на котором в выступлении Чирскова прозвучало следующее: «Лётчик Ларионов совершил удачную посадку на площадку для сбрасывания грузов в районе Брезно, перепутав её с аэродромом «Три дуба». Это позволило трём экипажам рискнуть с посадкой в Брезно, хотя заведомо знали, что этот аэродром для посадки ночью непригоден. Это привело к трём катастрофам. Особо хочу отметить катастрофу Буренкова, который ранее отличался как лётчик с хулиганскими выходками и благодаря своему зазнайству и лихачеству в августе 1944 года утопил в озере самолёт»<sup>1</sup>.

И вновь ни слова о том, что Буренков совершал в Брезно не просто посадку, а садился там вынужденно. Вполне возможно, что командир корабля являлся действительно лётчиком «с хулиганскими выходками», что ему присущи «зазнайство и лихачество», но разве можно мотивировать этими, пусть и серьёзными недостатками, выдвигая их, так сказать, на передний план, при всём при этом совершенно не упоминать о главном – о вынужденной посадке как следствии воздушного боя. Странно всё это, мягко говоря.

Некоторые новые данные аварии самолёта Буренкова сообщил мне из Словакии Станко Бурса, который, как я уже писал, в своё время занимался поиском мест падения советских самолётов и выяснением судеб членов экипажей и десантников.

По его сведениям, на борту самолёта находились мины и несколько пассажиров. Авария произошла на горе Брдо в районе Гронской Брезницы. Кроме троих советских авиаторов, погиб один словак, остальные якобы выбросились на парашютах. Буренкова, Брагу и Ермизина партизаны доставили на «Три дуба». Ещё и сегодня на месте падения самолёта находятся его останки, а часть крыла установлена, как символический памятник, в средней школе села Бутчи.

Командир корабля этого же 23-го авиаполка Т.И.Киреев, обходя прожектора, вышел на пункт Ясло.

– Возьми левее!

Не успел штурман Ильичёв произнести эти слова, как перед носом Ли-2 возникла вспышка, а через мгновение раздался треск – п-пах-х. Лётчик сделал отворот влево. И снова: п-пах. Теперь уже справа кабины. Было ясно – немцы бьют прицельно. Надо срочно менять высоту полёта. Только Киреев толкнул штурвал впрёд, как третий снаряд вонзился в правый бок самолёта в районе турельной установки. В пассажирском салоне и в кабине лётчиков зашуршали осколки, запахло гарью, машина затяжелела, стала грузной, но была управляемой, лётчики держали её в четыре руки. Шум от треска разорвавшегося снаряда сменился стонами.

– Штурман, выясни обстановку!

Результаты обстрела оказались трагическими: на борту трое убитых и шестеро раненых. Погибли стрелок Николай Григорьевич Амшарин, бортовой техник Василий Фёдорович Кропачёв и один воин чехословацкой бригады. Тяжело ранены радист Николай Тимофеевич Овсянников и пятеро пассажиров.

Отрядив лётчика и штурмана для оказания помощи пострадавшим, Киреев развернул Ли-2 на обратный курс. Пассажирский салон самолёта превратился в лазарет и морг. Тяжелораненых чехов уложили на боковые сиденья, Овсянникова – прямо на полу, а трупы оттащили в хвост самолёта. После того как штурман освободелся, Киреев приказал ему выйти на связь и доложить в Ясенки о случившемся.

Трудными и тягостными были минуты возвращения. Не верилось, что Кропачёва и Амшарина уже нет в живых, что они лежат там, в хвосте родного самолёта, который, по сути дела, стал их могилой. В шоке были словаки. Они так стремились на родину, мечтали о возможно скорой встрече с родными. Теперь один из них этого уже никогда не сделает, а для пятерых она вновь отодвинется на неопределённое время.

Члены экипажа и пассажиры встретились всего лишь два часа назад, не зная до этого друг о друге буквально ничего. Но общее дело, которое они вершили, ещё до встречи объединило их. А теперь, после этой трагедии, кровь и смерть боевых товарищей породнила оставшихся в живых, сделав побратимами.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-й ад, оп. 1, д. 34, л. 21.

В районе Новы-Сонч на высоте 2800 метров сзади сверху на самолёт командира корабля 1-го авиаполка Г.А.Звездина начал атаку «Ме-110». Стрелок был начеку, и огонь истребителя упредил своей пулемётной очередью, а правый лётчик помог ему, сбросив несколько ДАГ-10. Истребитель отвалил и новых атак больше не производил.

На втором отрезке маршрута главной трудностью стала непогода. Облачность нарастала стремительно, а в районе цели она уплотнилась до десяти баллов. Испытание на силу воли и умение началось ещё до Зволеня, когда несколько экипажей, оценив обстановку, развернулись и легли на обратный курс. Так, например, поступил экипаж 23-го авиаполка командира корабля Д.В.Кочуряева. Правый лётчик С.Н.Кириянов писал мне: «13 октября посадку на «Три дуба» не произвели из-за очень плохой погоды, высота облачности над аэродромом была ниже пятисот метров, а в восьми километрах от него находились возвышенности, что представляло большую опасность для посадки. Мы решили вернуться».

Попытку пробиться к аэродрому повстанцев предпринимал и командир корабля Г.И.Селивёрстов (340-й авиаполк). Он и лётчик В.И.Ткаченко закручивали спираль посадки до 700 метров, но, заметив появившуюся неустойчивость машины, связанную с первыми признаками обледенения, плавно перевели её в набор высоты и выскочили за облака. Штурман В.П.Разуваев определился по звёздам и дал курс домой. 15 десантников к месту назначения не попали. Обидно, тем более что до нижней кромки оставалось несколько сотен метров. Но они для экипажа оказались непреодолимыми. Трудно сказать, чего тут было больше: или сдали нервы, или слишком трезвая оценка обстановки. А может, то и другое вместе.

Большое желание преодолеть непогоду и сесть проявили молодые лётчики. Стремление утвердиться в собственных глазах, а также показать коллегам, что и они не лыком шиты – вполне похвально. Но до известного предела. Это понимало командование и «парировало» этот их порыв, подсаживая к молодому командиру корабля то более опытного лётчика, то штурмана. Они не позволяли переступить грань дозволенного, зажигали перед нею красный свет.

Командир корабля Д.М.Мещеряков (23-й авиаполк) в ночь на 14 октября ушёл в свой тридцать третий боевой вылет. В помощь экипажу Шамраев отрядил штурмана эскадрильи П.Д.Просветова. Он совершал свой двести семьдесят восьмой полёт. Надо было заодно и проверить работу своего подчиненного – А.Селивёрстова. Просветов родился 19 августа 1917 года, не зная, что со временем к этой его сугубо личной дате «пристроится» один из популярнейших в тридцатые годы праздников нашей страны – День авиации. Той авиации, в котрую он вошёл полноправным её членом, окончив в 1940 году Харьковскую военную авиационную школу штурманов. Год мирного неба и вся война – вот, по сути дела, и весь его авиационный путь. И мало и много. По годам – мало, по опыту – много.

Бывло один день фронтового неба учил штурманскому уму-разуму больше, чем половина училищной программы. На войне ничего так высоко не ценится, как опыт и его передача молодым. Пётр Данилович таким опытом обладал. Почти двести восемьдесят боевых – это не фунт изюму.

В район цели вышли без особых отклонений от тщательно продуманного на земле плана. Работой Селивёрстова Просветов остался доволен. По крайней мере, точку, с которой надо начинать сижение, он определил верно и заявил об этом командиру без тени сомнения. Лётчики начали «вязать» серпантин, растягивая круги в эллипсы – проход со снижением с юга на север, энергичный разворот на 180 градусов, проход с севера на юг, разворот, и всё заново. За бортом – ни зги. Высота таяла медленно, а с ней, чуть быстрее, таяла и решительность лётчиков. Просветов это замечал по тем быстрым взглядам, которыми они обменивались между собой, по тому напряжению, с которым командир корабля, застыв на сиденье, мёртвой хваткой держал штурвал. Наконец, по тем бусинкам пота, которые катились по его щекам.

Напряжение создавало и гнетущее безмолвие, которое царило между членами экипажа в эти трудные минуты. Пришлось разряжать обстановку несколькими рабочими фразами. Но когда на одном из разворотов Мещеряков создал машине слишком большой крен, а затем нервно стал исправлять ошибку, Просветов, стараясь быть более спокойным, приказал снижение прекратить. Высотомер показывал 800 метров.

Доволен был Мещеряков этим решением или нет, но команду штурмана эскадрильи он выполнил сразу. Уж если кто и был недоволен возвращением, так это те шесть словацких воинов, которые находились на борту самолета № 21 и которым до долгожданного свидания с родиной не хватило каких-то четырёхсот метров высоты. Не получили повстанцы два пулемета и несколько ящиков с боеприпасами к ним.

Не смог сесть на «Три дуба» и экипаж 340-го авиаполка командира корабля М.Я. Христофорова. В район цели прибыли в 22.17. Стрелка высотомера показывала 3350 метров. Внизу – тёмное поле облаков. Стали снижаться. 3000, 2500, 2000 метров. В связи с тем, что у штурмана Н.Ш.Ибрагимова не было полной уверенности в том, что самолёт находится точно над аэродромом посадки, а радист не смог настроиться на приводную из-за помех широкоэвещательных станций, Христофоров решил не рисковать.

На возвратном маршруте экипаж прозевал атаку истребителя. Это случилось в районе Новы-Сонч на высоте 3300 метров. Немецкий лётчик знал, что делать: он зашёл снизу и сзади, в ту полусферу, которая менее всего контролируется экипажем. Однако своего преимущества пилот, открыв огонь приблизительно с шестисот метров, в полной мере не использовал.

И хотя один снаряд угодил в левый мотор, жизненно важные органы Ли-2 продолжали работать. Командир корабля изменил курс, резко потерял высоту, а стрелок короткими периодическими очередями из УБТ напоми-

нал асу, что можно нарваться и на неприятность. То ли удался манёвр, то ли немецкий лётчик решил, что к предупреждениям стрелка следует прислушаться, но атак больше не последовало. Призвав своим наскоком экипаж Ли-2 к повышенной бдительности, истребитель исчез.

Выровняв машину на высоте 2300 метров, Христоворов учинил разнос всему экипажу. Неизвестно сколько бы продолжалось это воспитание, но командира корабля отвлекла вторая неприятность, явившаяся следствием первой: ранение машины дало о себе знать – в районе Кросно началась тряска в левом моторе. Через пять минут он отказал. Сели на одном в Ясенках.

В эту ночь авиаполк понёс ещё одну потерю. Командир корабля М.Ж. Бектурсинов совершал свой пятидесятый пятый боевой вылет. Экипаж был молодым, и по этой причине со стороны командования эскадрильи и авиаполка ему уделялось повышенное внимание. Вот и в этот раз его проконтролировал Ф.Ф. Степанов. Пока Фёдор Фёдорович занимался с лётчиками, инженер эскадрильи Г.В. Раевский тщательно осмотрел Ли-2 с бортовым номером «28».

Перелёт на подскок, загрузка и взлёт на задание выполнили без каких-либо отклонений. Радист Швец несколько раз выходил в эфир, информируя о ходе полёта. После Попрада связь прекратилась. Самолёт на «Три дуба» не сел, на свой аэродром не возвратился.

Экипаж в составе командира корабля Мухтара Жуматовича Бектурсинова, штурмана Фёдора Павловича Рыбина, лётчика Алексея Ивановича Щапова, борттехника Гавриила Сергеевича Панина, радиста Франка Павловича Швеца, стрелка Николая Михайловича Перелыгина пропал без вести. Сложилось мнение, что самолёт сбил немецкий истребитель, но достоверными данными на этот счёт никто не располагал.

В авиаполку у Бектурсинова был друг Сергей Ильин, командир корабля, а в братском 7-м ещё один – лётчик Михаил Ярицын. Все они сдружились ещё в училище, после которого попали в один полк – 7-й гвардейский. Перевод Бектурсинова и Ильина при формировании нового авиаполка разлучил троицу. Друзья ждали друга до самого утра. Когда стало понятно, что он не вернётся, добавили к законным стаграммам свои кровные и помянули погибших. Кто-то сказал, что не стоит торопиться. И ошибся: из членов экипажа в авиаполк так никто и не вернулся.

Не миновала чаша неприятностей и 7-й авиаполк. Экипаж командира корабля В.Ф. Воронина к этому времени был уже достаточно опытным, сам лётчик совершал свой сто двадцать девятый боевой вылет. Правда, был он не из когорты решительных и смелых, летал весьма осторожно. Подготовку экипажа к заданию проконтролировал командир эскадрильи М.А. Баженов и штурман авиаполка М.Е. Терещенко.

После взлёта с Кросно радист запросил: «Как меня слышите?». Радиоузел ответил: «Слышу хорошо». После этого связь не возобновлялась. Самолёт и экипаж исчезли бесследно. Предположение о том, что его сбил истребитель, так и осталось предположением. И по сей день считаются пропавшими без вести командир корабля Василий Федорович Воронин, штурман Александр Павлович Глазков, лётчик Владимир Емельянович Осипов, борттехник Николай Трофимович Шербаков, радист Аверьян Васильевич Воробьев, стрелок Фёдор Иванович Стручков.

Как выяснилось позже, противник накануне прикрыл средствами ПВО переправу через реку Зислока в районе Ясло. Этими средствами он и оказал противодействие воздушному эшелону 5-го авиакорпуса.

Неожиданная неприятность произошла на аэродроме «Три дуба» у экипажа 7-го авиаполка Г.Т. Бычкова. При разгрузке два словака попали под винт работающего мотора. Оба погибли, винт вышел из строя. Пришлось оставаться на ночёвку.

К разряду происшествий этой боевой ночи следует отнести и полёт экипажа 23-го авиаполка под управлением командира корабля Д.Е. Нетудыхатко. Это был их шестой вылет на «Три дуба», шестой и последний. Нет, экипаж не погиб, однако посадка в этой крайне сложной метеобстановке была выполнена неудачно, с поломкой самолёта, которая и приковала лётчиков к аэродрому до самого конца Зволенской операции. Но все по порядку.

На подскоке Ясенка на борт Ли-2 загрузили 45-миллиметровую пушку и её боевой расчёт в шесть человек. Порулили на старт. Командир авиаполка Григорий Шамраев дал разрешение на взлёт. Полёт протекал без особых отклонений от плана, правда, уже за линией фронта словаки выразили беспокойство в связи с тем, что их пушка недостаточно прочно закреплена. С помощью бортового техника навели порядок.

Штурман Дмитрий Демидов вывел корабль к тому месту, где можно начинать снижение, точно. Павел Шелудков запросил у стартовой радиостанции данные о нижней кромке облачности, получил ответ, что она в пределах шестисот метров. Дмитрий Нетудыхатко перевёл машину на снижение. Оно длилось долго и выматало лётчика до основания. Пот заливал глаза, ныли руки и плечи, занемела левая нога.

Машина вывалилась из облаков далеко от южной окраины аэродрома, что было в принципе не так уж и плохо. Несколько доворотов, и посадочное «Т» оказалось впереди по курсу. Не заметив несколько быстрого вертикального снижения, лётчик приземлил Ли-2 с недолётом до посадочного «Т» метров на 300. Машина несколько раз сделала «козла» и запрыгала на неровностях земли. Резкий удар по лапкам переключателя – и два ярких снопа света выхватили из мрака ночи кусок пространства. Овраг! Резкое торможение, удар головой о приборную доску, визг, скрежет, треск. Что-то шипело, шуршал, разрезая воздух, винт одного из моторов.

Попрыгали на землю, собрались у левой стойки шасси. Она подломилась, самолёт левым винтом упёрся в землю. Осмотрев содеянное, решили сгрузить пушку. В разгар этой работы к самолёту подкатил «Виллис».

- Кто командир корабля, какой полк?
- Двадцать третий полк, товарищ полковник, командир корабля...
- Ах вы сопляки, вам не летать...

В этом месте я, пожалуй, откажусь от прямой речи, ибо она изобиловала такими яркими существительными, глаголами и междометиями, которых ни в одном русском словаре нет.

«Выпустив пар», Чирсков приказал:

– Помогите с пушкой, а мне, командир, дай на помощь одного помоложе. Спать будете в самолёте. Утром явитесь на командный пункт!

Обидно было. Да, допустили ошибку, да, виновны, но обидно. Старались же, а могли и уйти, не лезть в эти круги ада. И действительно, старались, особенно командир корабля. Не могу не привести нескольких фраз из письма Дмитрия Евсеевича ко мне. Они созвучны с теми мыслями, которые я только что выразил.

«Выполняя каждый раз посадку, пробивая облачность, порой толщиной от 3000 до 500 метров, делая по несколько попыток её преодолеть, конечно, очень рисковал, но риск был не безрассудный, он основывался на расчёте. При этом проявлялось чувство долга за порученное дело перед Родиной, огромное желание помочь братьям-славянам».

В официальных документах поломка самолета Ли-2 № 18412403 командира корабля Нетудыхатко была квалифицирована следующим образом: «После четвёртого разворота заходил на малой высоте с подтягиванием на малой скорости... Лётчик допустил потерю скорости при заходе на посадку. После уборки газа самолёт резко пошёл к земле и с двух-трех метров ударился о землю на границе аэродрома. Сломана верхняя ферма левого шасси, узел вилки, погнут винт, деформирована левая мотогандола».

Позже за халатность, проявленную при посадке на аэродроме «Три дуба», Нетудыхатко лишили гвардейского звания. Незаслуженное и несправедливое наказание. Может быть, об этом легко рассуждать, описывая события более чем полувекковой давности сегодня, сидя за письменным столом. Но, повторяю, командир имел все основания, как некоторые другие, вернуться на свой аэродром, привезти эту проклятую пушку с прислугой в другой раз, дождавшись лучшей погоды. Мог, но не сделал. Он рисковал своей жизнью, жизнью своих подчиненных. Как рисковали те, кто погиб. А могли тоже вернуться. А кто учёл, что Нетудыхатко летал на «Три дуба» четыре дня подряд – 7, 8, 9, и 13 октября? И ни разу не вернулся!

Завершая свои рассуждения по этому вопросу, хочу привести несколько строк из послевоенного письма правого лётчика Михаила Немова своему командиру: «Дмитрий Евсеевич, не сочтите это лезть. Я всегда, и по сей день, восхищаюсь вашей храбростью, рассудительным риском. Летая с вами, многое взял для себя. Будучи на Сахалине, летал на Чукотку, Камчатку, в Приморье, встречался с различными условиями полёта, у меня останавливался двигатель над Охотским морем. И в самые критические минуты я всегда вспоминал вас, вашу выдержку и хладнокровие, когда вы без всякой паники выходили победителем в самых экстремальных условиях. В шести полётах на «Три дуба» мы садились шесть раз. Это только потому, что командиром был Нетудыхатко». Оценка, которой можно гордиться!

Оставим экипаж в холодном самолёте, им после случившегося и «благословения» Чирскова долго ещё не уснуть. Сами же подведём итоги потерям и расскажем о тех, кто задание выполнил без происшествий. А то в красках нашего повествования, по крайней мере в этом месте, появилось слишком много мрачных тонов.

Ночь действительно выдалась трудной, разнополюсной по своим результатам. Впервые авиакорпус выделил в Словакию такое количество самолётов и впервые он понёс такие огромные утраты – два экипажа пропали без вести и два потеряли свой личный состав частично. В одну ночь в родные пенаты не вернулось 17 человек.

Сегодня, более чем через полвека после описываемых событий, когда из тех, кого тогда считали пропавшими без вести, так никто и не вернулся, можно смело сказать, что все они погибли. В этой жизни ничего нет вечного кроме одного: навсегда только смерть.

И всё же 70 экипажей задание выполнили. В сложнейших метеорологических условиях, проявляя настойчивость, порой даже излишнюю, граничащую с безрассудством, они пробивали эту проклятую, сидящую в печёнках толщу облаков, доставляя людей и необходимые грузы.

Выполнил задание командир эскадрильи 23-го авиаполка С.А. Лукьянов. Решительно пробив облачность над аэродромом посадки, он доставил повстанцам боеприпасы, взял на борт раненых и немедленно вылетел обратно. Уже в наборе высоты Сергей Александрович заметил, что самолёт начал обледеневать. Включили систему антиобледенения, уменьшили скорость подъёма. Был момент, когда машина чуть не свалилась на левое крыло, но лётчики сумели её удержать. Победив стихию, доставили раненых во Львов.

Особую настойчивость проявили экипажи 7-го авиаполка: из десяти летавших с заданиями справились все, даже те, кто только что приступил к полётам в Словакию. Лётчик И.С. Шпрехер в сентябре вводился в строй на командира звена, к полетам на «Три дуба» не привлекался. И вот первый самостоятельный. Командир авиаполка решил для большей пользы дела пустить его с опытным и слётанным экипажем Губанова. В полёт ушли Анатолий Нетюхайло, Пётр Головачев, Владимир Кутовенко, Бадма Якшиев и Николай Клопов. Для Исаака Соломоновича Шпрехера этот полёт, вполне понятно, был весьма важен.

Когда участок маршрута с ясной погодой сменился десятибалльной облачностью, штурман сел на место правого лётчика и стал помогать Шпрехеру, давая ему курс, высоту и скорость полёта, время доворотов и

снижения. Подошёл тот главный момент, когда штурман говорит: «Здесь!». Это значит, что под крылом самолёта аэродром посадки, что надо начинать пробивать облачность. Именно в этот момент происходит негласная передача главенствующей роли в полете от штурмана к командиру корабля. Мавр свое дело сделал, привёл корабль в нужную точку, теперь мавр может отдохнуть.

Служба Чирскова передала на борт: нижняя кромка облачности 600 метров. Значит, до этой высоты ожидать земли не приходится, хотя столкнуться с нею, если штурман ошибся в расчётах, можно и раньше.

Но Шпрехер хорошо знал, кто такой Нетюхайло и на что он способен, поэтому, получив его команду, повёл машину вниз без всякого сомнения. Докружились до 600 метров. Под крылом ничего, кроме облаков. Земли не видно.

– Переходим в набор!

Кутовенко сунул сектора газа вперёд, Шпрехер взял штурвал на себя, и самолёт закружился в обратной спирали. Процедуру снижения и набора Шпрехер проделал ещё дважды, с каждым разом опуская самолёт чуть ниже шестисот метров. Когда, наконец, долгожданная земля «проклюнулась» и лётчик за неё «зацепился», все с облегчением вздохнули – неприятности позади. 15 словацких воинов оказались дома.

Чётко выполнил задание со своими подчинёнными командир корабля Си-47 Д.Г. Павлов. Ему поручили перебросить два «Виллиса». Подобный груз перевозить еще не приходилось. Самолётов Си-47 в полках было мало, один-два. Специальные команды погрузили «Виллисы» в кузов грузовой машины ЗИС-5, её подогнали к открытой двери самолёта, после чего водители легковых автомобилей своим ходом въехали в салон. Чрево Си-47 без труда приняло оба «Виллиса».

Погода для экипажа Павлова была, как и для всех. И пробивался он к аэродрому как многие, может быть, чуть настойчивее, понимая, что груз у него особенный, не хотелось ударить лицом в грязь, тем более что в Словакию Си-47 ходили не часто. Нашли, пробились, сели. Как многие в эту ночь. Водители машин прилетели этим же рейсом. Разгрузку произвели с точностью до наоборот. В обратный рейс ушли пустыми.

Другие экипажи этого авиаполка также выполнили задание успешно, доставив повстанцам самое необходимое. Командир корабля Е.Д. Иванов, например, перебросил два 56-миллиметровых миномёта с минами. Его однофамилец И.Ф. Иванов доставил остатки личного состава штаба бригады (9 человек) и штабное имущество, захватив с собой в обратный путь 13 раненых. В.М.Безбоков привёз 16 офицеров-лётчиков, а его брат Ю.М.Безбоков – полковой миномёт, имущество связи и семерых словацких воинов.

Из десяти экипажей этого авиаполка задание выполнили все. Однако потеря экипажа Воронина значительно снизила эффективность работы.

Стопроцентно выполнил задание 1-й авиаполк и, что самое главное, без катастроф, аварий и поломок. Надо сказать, что в Зволенской операции этот коллектив, работая без особых происшествий, стал лидером в соединении.

В 29-м авиаполку особое упорство проявил экипаж командира корабля В.М.Казанлия (штурман И.Г.Макаренко). Правый лётчик В.А.Шубин только что вышел из госпиталя после ранения в стычке с бандеровцами. Экипаж доставлял зенитную пушку с расчётом. В районе аэродрома посадки начали осторожно снижаться. Все, отложив дела, занимались только наблюдением. Опасность рассмотрел Шубин. По высотометру до земли оставалось ещё метров 800, а тут справа, в рваных тканях облачности что-то подозрительно стало чернеть. Лётчик всмотрелся более внимательно и убедился, что самолёт проходит над склоном горы. По его информации командир немедленно прекратил снижение, повёл машину на подъём. Оказавшись над облаками, увёл корабль, чтобы не мешать другим самолётам, в сторону, дал возможность штурману произвести новые расчёты, а затем ещё раз окунулся в темно-серую вату. На этот раз пробились.

336-й авиаполк в эту ночь также сработал без особых отклонений. А они могли быть, если бы не грамотные действия экипажа В.А.Кузьмина. После выполнения задания возвращались домой. Добрались до самого высокого горного участка маршрута. Слева по курсу просматривалось темное пятно Герлаховки, внизу, приблизившись к самолёту, проплывали горные вершины. Штурман Степан Белых, сидя на правом сиденье, проконтролировал высоту полёта, посмотрел на звёзды, уточняя ориентировку, и хотел, уже было потянуться за картой, как вдруг небо над головой озарилось яркой вспышкой.

– САБ!

Крик штурмана, может быть, на долю секунды опередил действия Кузьмина, моментально бросившего самолёт вниз с отворотом в сторону.

– Надо ожидать нападения истребителя, всем смотреть за небом!

Светящаяся бомба догорела, тёмное небо вроде было чистым. Белых уточнил курс, дал лётчикам поправку, а они, выполняя команду штурмана, стали одновременно восстанавливать потерянную высоту. Эта работа ещё не была выполнена, как, теперь уже впереди самолёта, вспыхнула вторая САБ. Кузьмин вновь бросил машину вниз с отворотом в сторону, стремясь подальше уйти от освещённого пространства.

– Не прозевайте истребителя!

Догорела и эта светящаяся бомба, звёздное небо по-прежнему оставалось чистым.

– Гора!

Бортовой техник Тимофей Плёткин, стоявший за спиной командира, дотянулся до штурвала, но Кузьмин уже дёрнул его на себя. Самолёт содрогнулся от какого-то удара.

- Что это? – выходя из секундного оцепенения, спросил Кузьмин.
- Как управление?
- Да вроде всё нормально.

Лишь утром следующего дня механик самолёта обнаружил в плоскости кусок дерева. Так, уходя от возможных атак истребителя, экипаж увлёкся и забыл о том, что внизу горы, не менее опасный враг.

Нечто подобное случилось и с экипажем 340-го авиаполка Ш.А.Ягофарова (штурман В.И.Назаров). Ягофаров по национальности казах. Среднего роста, с рябоватым лицом, лётчик старой закваски гражданского воздушного флота, пришедший в авиацию в начале тридцатых годов. По этой причине радиооборудование самолёта знал плохо, да и особого стремления к тому, чтобы его усвоить, не проявлял. Но летал хорошо, был смел и решителен. Молчун, слова лишнего не скажет. Главную скрипку в экипаже играл штурман Василий Илларионович Назаров. И хотя по годам он был молод, свое штурманское дело знал досконально. Большую помощь в самолётовождении ему оказывал радист Иван Сапун, который умел выжимать связь из ничего, что при маломощной приводной было немаловажно.

Вот и в полёте в ночь на 14 октября он сумел в море радиопомех выловить нужные ему сигналы и помочь штурману определить место начала снижения Ли-2. Опускаясь всё ниже и ниже, лётчики внимательно следили за обстановкой вне самолёта. Надвигающуюся гору Ягофаров увидел, возможно, на долю секунды раньше, чем все остальные. И в этом было их спасение. Заметить опасность первым кто-либо другой, эти доли секунды ушли бы на передачу информации командиру корабля, и его реакция оказалась бы запоздалой.

Из присутствовавших в кабине трое одновременно выдохнули из себя короткое «ох!». Этого не сделал только борттехник, так как следил за показаниями приборов. Еще один – командир корабля – был просто железным человеком.

Обстановка после резкого манёвра стала еще более напряжённой: с какой стороны теперь можно ожидать неприятностей – спереди, слева, справа? Какими же тяжёлыми были эти минуты! Правильным решением было бы начать набор высоты, ведь возвышенности расширяются снизу кверху. Но давать какие-либо советы командиру корабля никто не решился. А он, стиснув, словно клещами, штурвал, обливаясь потом, вёл машину вниз.

Нервное напряжение было столь велико, что даже показавшаяся земля не вызвала бурного восторга. Лишь штурман, решив разрядить обстановку, изрёк:

- Вот только сейчас до меня дошли слова нашего командира отряда!
- Какие, Вася? – поддержал разговор борттехник.

– Панькин сказал, что в горах метр высоты – это минута жизни. Я тогда подумал, что это какая-то философская чушь. А ведь он прав: сколько минут своей жизни мы утратили сегодня на этих метрах!

Сели, порулили, следуя за фонариком, к месту разгрузки. К остановившемуся самолёту подъехал Чирсков, скрестил над головой руки. Ягофаров выключил моторы. Попрыгали на землю. Узнав фамилию командира корабля, Чирсков приказал:

- Ждите раненых.

Подъехала машина с разгрузочной командой, приступила к работе. На плечо штурмана кто-то положил руку. Оглянулся. Хотя и было темно, он сразу узнал словака Франтишека из разгрузочной команды, с которым познакомился в предыдущий прилёт на «Три дуба».

- Здрав-встуй, новигейтор!
- Здорово, дружище!
- Как? – словак развел руки и изобразил летящий самолёт.
- Всё хорошо!
- Вот! – Франтишек вытащил из бокового кармана куртки завёрнутый в тряпочку небольшой предмет. – На

памя-ять!

- Что это?

Знакомый тыльной стороной ладони провёл по щеке Назарова.

- Бритва?
- Да, да!
- Спасибо, друг!

Штурман запустил руку в карман своего комбинезона, нащупал перочинный нож.

- А это тебе на память!

И ещё об одном мне надо рассказать, чтобы завершить описание этой боевой ночи.

В группе самолетов 1-го авиаполка выполнил задание и экипаж Юрия Яблокова. На «Три дуба» привезли группу словацких воинов. Уже после посадки бортовой техник обнаружил неполадки в работе моторов – отказали щетки генератора. Пришлось оставаться на ночь. К утру исправность устранили, но Чирсков «добро» на возврат во Львов не дал.

О причине задержки экипажа на словацком аэродроме никаких официальных документов нет. Она выражена в частном письме штурмана корабля Константина Севастьянова: «И мне кажется, не случайно, когда обстановка в повстанческом районе начала обостряться и немцы в любое время могли захватить аэродром

«Три дуба», полковник Чирсков с 13 по 25 октября держал экипаж Яблокова при себе, вероятно для того, чтобы в последний момент перелететь на Большую землю».

Так оно и оказалось. А на аэродроме «Три дуба» в эту ночь ночевали три экипажа – Нетудыхатко, Бычкова и Яблокова. Они сменили Нестерова.

Пробыл он у Чирскова две недели. На исходе той злополучной ночи, когда из-за интенсивного обледенения моторы не обеспечили набора необходимой высоты, измученным от недосыпания и голода лётчикам, наконец, удалось поесть и устроиться, организовав охрану самолета, на кратковременный отдых. Утром явились к Чирскову на командный пункт. Повторив приказание о постоянной готовности к вылету, руководитель оперативной группы добавил:

– Выделяю вам легковую машину для поездки завтра в Банска-Бистрицу, в штаб партизанского движения. Водитель дорогу знает. Представитесь там и скажете, что от меня. Короче, будете исполнять роль связных. После обеда приведите самолёт в порядок. Сегодня вряд ли кто прилетит, вон какая погода.

Шёл дождь, над аэродромом висело почти неподвижное облачное тряпье. В его бугристом панцире – ни одного просвета.

Осмотрели двигатели и шасси, проверили аккумуляторы и приборы, слили остатки топлива из всех баков в один, в правый передний, и стали подсчитывать литры. По всем раскладкам их должно было хватить, но при условии, что какие-либо обстоятельства не заставят удлинить маршрут обратного пути.

На второй день пребывания в долине Грона командир корабля, штурман и бортовой техник поехали в Банска-Бистрицу. Лётчиков принял А.С.Егоров, командир одного из советских партизанских отрядов на территории Словакии. Рассказав о положении на фронте борьбы с гитлеровцами, Алексей Семёнович попросил выполнить ряд поручений. Подбросил свою просьбу и Нестеров: мол, неплохо было бы раздобыть где-либо бензина, ну хотя бы литров триста.

Потянулись дни ожидания хорошей погоды, но десять дней никто на «Три дуба», за исключением Слепцова, не садился. За это время экипаж втянулся в связную работу между Чирсковым, штабом партизанского движения и близлежащими отрядами. Свои новые обязанности авиаторы выполняли добросовестно. Ночи стали прохладнее, дождь шёл вперемешку со снегом, по утрам лёгкий морозец серебрил пожухлую траву и покрывал жемчугом льдинок ветки маскировочного кустарника. Больше всего это закономерное явление природы беспокоило бортового техника Колоскова – так как ответственность за запуск моторов лежала на нём. Опробовать их все эти дни из-за экономии горючего он не решался.

Как-то утром к самолёту подкатил грузовик. Два партизана – словак и русский – растянув рот до ушей, доложили, что они доставили две бочки бензина, предупредив при этом о его трофейном происхождении. Сбежать бы с баночкой этой жидкости в лабораторию, там бы быстро установили октановое число, но такого заведения на «Трёх дубах» не было, поэтому проверить горючее можно было только запуском.

Дождавшись более тёплого периода суток, приступили к делу. Моторы Колосков запустил, используя отечественный бензин. Прогрел как положено, затем, дав через форточку отмашку рукой, переключился на бак с подарочным горючим. Нормально. Двинул сектора газа чуть вперёд. Гудят родимые! Ещё вперёд. В ровном дыхании движков появилась незначительная хрипота. А теперь – была не была! – полный газ. Тр-ах-тах-тах. Хрипота сменилась захлёбыванием. Понимая, что через несколько секунд моторы заглохнут, Колосков немедленно прибрал газ. Вот тебе и октановое число, не какая-то там высокая материя, а самая что ни на есть конкретика. Решили так: взлетать на своем бензине, а уже дальше, как говорится, по ровной дороге использовать трофейный. Это решение и затвердили.

7 октября, переждав непогоду, на «Три дуба» прилетели самолёты, воздушный мост вновь начал работать. Три дня кряду садились и взлетали знакомые и незнакомые экипажи, но Чирсков, имея свой расчёт, держал Нестерова при себе. Ничего не изменилось в его позиции и после того, как началась, а затем закончилась ещё одна вызванная непогодой пауза в полётах. Вполне исправный Ли-2, словно арестованный, продолжал красоваться на берегу Грона среди величавых гор. «Поджигаемый» подчинёнными, Нестеров пошёл в «атаку» на Чирскова и «добро» на вылет, в конце концов, получил.

Во второй половине ночи, израсходовав почти весь свой и партизанский бензин, приземлили «двадцатку» на аэродроме в Черлянах. Начальник штаба авиадивизии в боевом донесении за эту ночь указал: «Один Ли-2 (командир корабля Нестеров), сидевший на аэродроме «Три дуба», перелетел на свой аэродром»<sup>1</sup>.

А как сложилась командировка в Словакию кинооператора и корреспондента «Комсомольской правды»? Михаила Глидера с прилетевшими с ним словаками доставили в Гайники и разместили в доме, где совсем недавно располагалась лётная школа армии Тисо. Здесь, пленённые сном, свалились в постели и спали до переполоха, который возник в связи с появлением командира бригады Пржикрыла, которого Ларионов приземлил в Брезно.

После завтрака поехали в Банска-Бистрицу. В штабе партизанского движения представились начальству, получили указания по размещению. Бригаде отвели село Бадин. Обустроиваясь, ждали прилёта самолётов. 2 октября Пржикрыл собрал всех прибывших из СССР бойцов и офицеров и сообщил, что бригада получит пополнение в пределах восьмисот человек, которых необходимо срочно обучить азам

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп.1, д. 20, л. 115.



военного дела. Эта работа началась уже на следующий день. Учёбу не прерывали даже проливные дожди. А в штабе в перерывах между занятиями офицеры толпились у карты, но, как заметил Глидер, они изучали не столько район предстоящих боевых действий, сколько расстояние между районом восстания и Красной Армией. Из всех сообщений о делах на фронтах людей интересовало одно: где она была вчера.

Потом, когда доставка воинов бригады возобновилась, Глидер встречал прибывающих, помогал в их обустройстве, бывал на занятиях, участвовал в боях и всё время снимал, снимал, снимал. В Банской-Бистрице и её окрестностях он находился до последнего дня, отступив вместе со всеми в горы.

Сергей Крушинский, прибыв на «Три дуба», простился с Глидером, сориентировался и попутным транспортом уехал в штаб партизанского движения, перезнакомился и переговорил со многими руководителями восстания и офицерами штаба. А позже, найдя укромное место, склонился над блокнотом. Его карандаш лепил букву за буквой, из них складывались слова и предложения первой корреспонденции из центра Словацкого восстания. Она была направлена по повстанческой рации в родную «Комсомолку». Именно от него, Сергея Крушинского, советские люди стали получать конкретную информацию о событиях в Словакии.

Потом, раздобыв машину, Крушинский укатил туда, где шли бои. Он встречался и беседовал с людьми, лез под пули, делал зарисовки стычек, слушал у ночных костров рассказы словацких, чешских и русских парней, сам брался за винтовку. Из его книги «Наше время» удалось установить, что убыл он из Словакии самолётом. Однако такие детали, как дата отлёта, тип самолёта и место приземления не вписались в канву его воспоминаний. В зарисовке отлёта домой Крушинский-писатель взял верх над Крушинским-журналистом. Ясно одно: Сергей Константинович и прибыл в Словакию и вернулся в Советский Союз на самолёте. Туда его отвёз экипаж Александра Нестерова. А вот кто привёз на Родину – осталось невыясненным.

Не смогли прояснить эти важные для меня вопросы и сыновья Крушинского. Но зато у одного из них, Михаила Сергеевича, я узнал, что в семье сохранилась гибкая пластинка с речью Крушинского-старшего, записанной в далекой Словакии. Под честное слово мне доверили её на сутки. Найти в настоящее время, в век магнитофонов, радиолу – проблема. Но я нашёл. Запись оказалась трудновоспроизводимой, кое-где слова «съедены» или искажены. Пробелы я восстановил, руководствуясь смыслом предыдущих и последующих фраз.

«Нынешняя осень войны ознаменовалась всенародным восстанием в Словакии. Вместе с первой группой чехословацких воинов-парашютистов я поднялся на самолёте с аэродрома Кросно. Мы описали круг над горными склонами, внизу вспыхивали огни – части Красной Армии вели бои с главными силами германских войск. Наш самолёт опустился на аэродроме «Три дуба», в долине Грона. Никогда не забудется радость трудных дней восстания в Банской-Бистрице. Помню поведение раненых партизан, которые, когда их перевозили в великолепный курорт Вия, не хотели расставаться с оружием, потому что враг мог появиться в любую минуту под окнами курорта. Но уныния не было. Народ верил в силу славянской дружбы и в конечную победу.

Как-то на фронте в районе Ружомберока перебежал на сторону восставших из немецкой армии солдат. Это был чех. Он сказал, что его фамилия Коваль. Немцы насильно мобилизовали его в своё войско и дали новую немецкую фамилию. Перебежчик говорил, что он не хочет быть немецким кузнецом, он хочет ковать будущее Чехословакии. Я рад, что вера чехов и словаков в славянскую дружбу оправдалась, народы моего отечества, не жалея своей крови, помогают вам изгнать немцев со скалистых гордых Татр и из долины прекрасной Влтавы. Желаю вам, друзья, успешно ковать своё будущее, будущее чехов и словаков».

По всей видимости, это его речь перед отлётом в Советский Союз. Помимо корреспонденций в «Комсомолку», Сергей Крушинский писал и докладные. Один из этих документов сохранился в Российском государственном архиве социальной политики (документ № 82).

Теперь можно подвести итог боевой ночи. Из 90 экипажей задание выполнили 69, остальные вернулись. Часть из них села на подскоке, разгрузилась и перелетела на базовые аэродромы. Другая часть пришла прямо к себе домой с грузом и людьми. Например, экипаж М.И.Мишина (штурман С.Н.Перелай) возвратился с «Виллисом», наземной рацией и двумя пассажирами. Экипаж Д.М.Мещерякова (штурман П.Д. Просветов) привёз два пулемёта с боеприпасами и шестерых бойцов. Экипаж Н.А.Чепуштанова (штурман В.А.Косьянчук) вернулся с пушкой, снарядами и семью пассажирами.

Каждый экипаж, выполнивший задание, внёс свой вклад в общий итог этой боевой ночи. И он оказался внушительным. Авиакорпус перебросил рекордное количество воинов чехословацкой бригады – 473 человека, причём 50 из них – лётный состав. Кроме этого, доставлен и солидный груз – 58 872 кг (боеприпасы, горючее, вооружение, две противотанковые пушки, имущество связи, медикаменты, два «Виллиса» и др.). В Советский Союз перевезено: 104 пассажира (21 человек из состава семей членов правительства, 35 раненых, остальные – лётный состав) и 2000 кг груза (личные вещи пассажиров, тара из-под горючего).

## 5. Золотой рейс

– Спице, бездельники! А я один за всех отдуваюсь! – Павел Шелудков влез в грузовой салон самолёта.

– Закрой дверь с той стороны! – натягивая сползший с ног чехол, отозвался правый лётчик Немов. – Итак всю ночь мёрзли в этом холодильнике!

Радист прошёл в пилотскую кабину, разбудил Нетудыхатко и Демидова.

– О, а где бортач?

– Наш Норик пошёл вчера за молоком в деревню, да там у молочницы и остался, – пошутил Семён Ланц, поправляя под головой подушку.

– Ну, братцы, работёнка, я вам скажу, у Чирскова! Сделал он из меня ракетчика, и палил я этими белыми да зелёными в небо несколько часов. От выстрелов рука распухла, я под конец ею почти не владел и чуть не поджёг самого Чирскова. Реглан ему подпортил. Взыскание не наложил, но дураком обозвал. Послал он меня к вам, чтобы я передал – завтрак в столовой у чехословацких лётчиков. Меня на период ремонта он делает своим адъютантом. Так что я, командир, убываю в распоряжение вышестоящего начальства.

В кабину по лесенке поднялся Нар Мухамедов.

– Командир, вот список тех деталей, которые нам нужны для ремонта.

– Хорошо. Пойдём на доклад к Чирскову, а потом на завтрак.

Двухэтажное здание командного пункта находилось в восточном секторе аэродрома. В помещении несколько просторных комнат, в них разместились все аэродромные службы, самую большую отвели радистам. Из оперативной группы на КП постоянно находился Мигур. Встретились с Цареградским и вместе пошли на завтрак. Чирсков появился поздно, сообщил, что погибли Воронин и Бектурсинов. Выслушал доклад о плане ремонта самолёта.

– Значит так, Нетудыхатко, вызывайте работника ПАРМа, с инструментами и запасными частями. Борттехник пусть пошарит по аэродрому, здесь кое-что можно найти. Днём ремонтируетесь, а с наступлением темноты – сюда, будете помогать принимать самолёты. Все, что необходимо для ремонта, напишите и сами передайте любому лётчику из вашего полка. Действуйте!

Только экипаж Нетудыхатко отбыл на стоянку, как у КП показалась легковая машина. К Чирскову прибыли высокие гости – Шмидке и Шробер. Поздоровались и попросили уединиться.

– Борис Федорович, – обратился Шмидке, – у нас к вам дело государственной важности. Народная власть Словакии сумела спрятать от немцев часть драгоценностей. Сейчас они находятся в Банской-Бистрице. Обстановка, как вы сами понимаете, критическая, народное достоинство надо спасать. Президиум СНС принял решение отправить его в Советский Союз. Нужен самолёт.

Обсудив проблему, договорились машину с ценностями, охраной и сопровождающими подослать на аэродром с наступлением темноты, здесь её замаскировать и надёжно охранять, ибо, вполне возможно, в эту ночь никто и не прилетит. Заверив словацких руководителей в том, что их просьба будет выполнена во что бы то ни стало, Чирсков простился с гостями.

Путь ценного груза на аэродром «Три дуба» был труден и долог. Опираясь на ряд публикаций, постараюсь описать его.

...Вполне естественно, что Словакия как государство имела свой запас золота и драгоценных металлов. Также вполне естественно, что оно хранилось в сейфах столичного банка. Когда руководители стран-сателлитов, этой волчьей стаи, почувствовали, что их вожак войну проигрывает, они стали подумывать о своём будущем и строить собственные планы. В них не вторую роль играли деньги. Руки самых высоких чиновников, да и пониже, потянулись к государственным сейфам. Подобное произошло в Словакии. В одном из документов приводятся следующие факты.

«В феврале 1944 года жена Косо, жена Бенюшки, начальника политической полиции, и жена ещё какого-то высокопоставленного лица, имя которой не опубликовано, были пойманы немецкими пограничниками при попытке вывезти двадцать килограмм золота в Швейцарию. Произошёл большой скандал, так как в этих делах и в ограблении государства и словацких евреев замешаны Тисо, Тука, Мах и более мелкие властители. Вывозом золота в Германию и другие нейтральные страны, в частности, объясняется тот факт, что в 1942 году в Словакии добыто 350 кг золота (то есть на 100 кг больше, чем в 1941 году), но золотой запас Национального банка не увеличился»<sup>1</sup>.

В сборнике «Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны» помещён календарь событий. За 20 августа 1944 года в нём отмечено: «Чехословацкое правительство в Лондоне уведомило союзные правительства в Лондоне и правительства нейтральных стран о том, что оно не признаёт и не будет признавать какие бы то ни было сделки с украденным золотом, которые страны оси когда бы то ни было производили или могут производить на мировых рынках»<sup>2</sup>.

В руководстве Братиславского банка стояла группа национальных патриотов во главе с Имрихом Карвашем. Когда в Словакии готовился план восстания, подпольный Национальный совет обратился к нему с просьбой обеспечить будущее выступление финансовой поддержкой. Под разными предложениями управляю-

<sup>1</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 4, л. 81.

<sup>2</sup> Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны. – М., 1946.

щий перевёл три миллиарда крон в те филиалы Братиславского банка, которые должны были оказаться в зоне восстания. Один из них находился в городе Кремница, затерявшегося в горах Центральной Словакии.

Когда, уже в ходе восстания, стало понятно, что Кремница станет фронтовым городом, решили часть средств перевезти в Банска-Бистрицу, а некоторое количество золота, как резерв монетного двора, оставить на месте.

В первой декаде октября обстановка в районе Кремницы обострилась до предела, надо было подумать об остатках золотого запаса и предпринять меры, чтобы он не попал в руки врага. 5 октября Национальный революционный комитет города постановил: «В связи с опасностью захвата города Кремницы врагом, поручить председателю городского комитета Г.Лацко и заместителю Е.Вайсу немедленно доставить в Банско-Бистрицкий банк остатки золота и других ценных металлов, находящихся ещё на Кремницком монетном дворе».

К исполнению решения приступили немедленно. Дождливой ночью 5 октября ровно в 22 часа две легковые машины с притушенными фарами вышли на шоссе, ведущее на юг, обогнули Кремницкое нагорье, повернули на север, в направлении Банска-Бистрицы. Двигались медленно – дорога забита беженцами, отступавшими партизанскими отрядами. Именно от них и узнали, что южная часть шоссе уже перерезана противником. «Инкассаторы» приняли единственно возможное решение – ехать горным путём через Скалку. Свернули на узкую, размытую дождём дорогу, и на первой же незначительной крутизне безнадёжно застряли в грязи.

Лацко пошёл искать подмогу. Ему повезло: вскоре его слух уловил скрип телеги. Это была семья беженцев, уходившая из Турца. Каким же хозяину надо было быть патриотом, чтобы ночью, в горах высадить жену и детей, сгрузить скарб и направиться на помощь Лацко! Ящики с драгоценностями переложили на повозку и продолжили путь. Но прошли совсем немного, километр-два, может быть три, лошадь упала на передние ноги, затем свалилась на бок и уже больше не поднялась.

И снова поиск средств для дальнейшей транспортировки драгоценностей. На этот раз выручили горняки, строившие тоннель. К утру телегу и ящики подняли на вершину перевала на руках. С пригорка вниз пошли своим ходом. Так 182 килограмма драгоценностей попали в Национальный словацкий банк в Банска-Бистрице. Их принял директор К.Маркович.

Однако и вокруг повстанческой столицы обстановка ухудшалась. Золотой запас, хранящийся здесь раньше, и тот, который доставили из Кремницы, надо было эвакуировать в более надёжное место. 14 октября Президиум СНС принял следующее постановление: «Филиалу Словацкого Национального банка в Банска-Бистрице: на основании решения Президиума СНС настоящим предписанием отправить самолётом в адрес Государственного банка в Москве на хранение на вашем счету 21 ящик общим брутто-весом 1062, 2555 кг... Указанные ценные металлы надлежит взять из ваших фондов, а также из фондов Государственного монетного двора в Кремнице, находящегося на вашем депозите. Карол Шмидке, Густав Гусак».

Ответственным за перевозку Президиум СНС назначил ревизоров банка Людвика Ковачика и Йозефа Шевчика. Получив приказ, Маркович подготовил драгоценности к эвакуации в Советский Союз, выделил машину с надёжным водителем Франтишеком Чермаком. Лишь после всех приготовлений директор банка довёл до Ковачика и Шевчика постановление Президиума СНС. Не успев предупредить своих близких, они в чём были сели в машину и поехали на аэродром...

А в Советском Союзе на базовых аэродромах обоих авиакорпусов АДД в это время завершалась подготовка к предстоящей очередной работе на Словакию.

Зарождалась она в больших сомнениях, которые порождал прогноз погоды. Существенных изменений по сравнению с прошлой ночью она не претерпела, за исключением того, что теперь и первая часть маршрута оказалась во власти сплошной облачности. Тем не менее, к полёту готовились оба авиакорпуса.

Командир 13-го авиаполка К.П.Дмитриев за завтраком 14 октября, поспешно глотая горячий кофе, спросил у начальника штаба:

- Алексей Георгиевич, наградные на Баймурзина и Лазарева готовы?
- Задание кадровику я давал, а вот готовы или нет, честно говоря, не знаю.
- Проверь и принеси мне на подпись, может быть, к празднику проскочат.

Через час оба наградных листа легли на стол командира авиаполка. Гвардии майор Гаяз Исламетдинович Баймурзин. Лётчик-самородок! В июне 1942 года, когда он прибыл в авиаполк, Дмитриев, будучи в то время заместителем командира по политчасти, обстоятельно с ним беседовал. Как упорно этот башкирский парнишка добывал знания! Фактически без родителей дошёл до четвёртого курса металлургического техникума, а уже оттуда его сманила авиация.

Узнав в беседе о том, что Гаяз после окончания Энгельсского училища инструкторил в нём более двух лет, обрадовался: посредственных лётчиков инструкторами в училище, тем более сразу после его окончания, не берут.

Дмитриев не ошибся. Имея прекрасные лётные качества, Баймурзин быстро вошёл в строй боевых лётчиков, освоился в коллективе, сменил правое сиденье на левое, прошёл должности командира корабля и звена. А с мая 1944 года возглавил эскадрилью, приняв ее от Е.К.Гудимова, ставшего замполка.

Константин Петрович взял в руки наградной лист и заглянул в графу ранее полученных наград. Там значилось, что лётчик удостоен орденов Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны первой степе-

ни. После этого приступил к чтению текста. «За весь период пребывания на фронте Отечественной войны с 19 июля 1942 года по настоящее время Баймурзин произвёл 220 успешных боевых вылетов... шесть раз летал на выполнение специальных заданий по выброске боеприпасов и вооружения партизанам Чехословакии – 5 и 14 сентября в район Зволена, 30 сентября, а также 6, 7 и 8 октября – в район Брезно... За умелое руководство боевой работой эскадрильи и проявленные при этом мужество, доблесть, отвагу и героизм при выполнении боевых заданий Баймурзина Гаяза Исламетдиновича представляю к высшей правительственной награде – званию Героя Советского Союза».

Дочитав документ, командир задумался. «Надо бы отразить факт бережного отношения к самолёту. Он хорошо помнил, что ещё в апреле в авиаполку был издан специальный приказ с объявлением Баймурзину благодарности за грамотную эксплуатацию моторов.

Поставив подпись, Константин Петрович взял в руки второй документ. Гвардии капитан Иван Александрович Лазарев. Ещё один самородок. Прочитав наградной лист, Дмитриев удивился тому, что у Баймурзина и Лазарева много общего.

Оба приступили к работе в один день. Оба учились в техникуме, правда, Лазарев свой гидромелиоративный закончил. И тот и другой после училища работали инструкторами. Да и боевое становление, а также служебный рост шли у них, можно сказать, нога в ногу. Даже в партию вступили одновременно. Вот только различие в наградах. У Лазарева «иконостас» посолоннее – два ордена Красного Знамени и орден Ленина.

Читая наградной лист, командир авиаполка обратил внимание на фразу: «Товарищ Лазарев является лучшим разведчиком погоды, по его данным принимаются решения для боевой работы всей части».

Командир припомнил ряд официальных документов, в которых отражалась именно эта деятельность лётчика. Так, в месячном донесении за июнь 1944 года отмечалось, что особо хорошо работал заместитель командира 3-й эскадрильи Лазарев, который только на разведку погоды летал шесть раз. А за полёт в ночь на 23 июня был специальный приказ командира авиакорпуса с объявлением благодарности всему экипажу.

Дмитриев вспомнил, какими мучительно долгими показались ему те четыре часа, которые экипаж затратил на выполнение задания, а он, находясь на КП авиаполка, переживал за его благополучный исход. С Умани Лазарев взлетел в дожде. Через каждые пятнадцать минут с борта самолёта поступала информация – облачность восемь-десять баллов, грозы, обледенение, нижняя кромка от 600 до 300 метров. Лишь после того как лётчик наконец посадил свою машину, Дмитриев облегченно вздохнул.

А серия успешно выполненных заданий Главного разведуправления в июне 1943 года, за которую Генеральный штаб объявил экипажу благодарность и наградил именными часами! А полеты в августе к советским партизанам, выполненные с оценкой «отлично»! А сбитый «Ме-109» при бомбардировании 17 апреля 1944 года румынского речного порта Галац! Да что там вспоминать, надо подписывать. Завершив работу, Дмитриев вызвал начальника штаба.

– Алексей Георгиевич, у Лазарева не отражены полеты в Словакию, надо добавить. Я последний лист подписал. Они планируются на сегодня?

– Да, планируются.

– О том, что мы их представляем к Героям, не говори!

После обеда и до ужина лётный состав 4-й авиадивизии отдыхал. В 19.30, получив последние указания, экипажи выехали на аэродром. За десять минут до вылета лётчикам довели самые свежие сведения о погоде, которые к этому времени уже поступили с борта самолёта разведчика Лысова: в районе Брезно семьдесят баллов, облачность двухслойная. Командиры рекомендовали до линии фронта идти под нижней кромкой, а уже перед ней войти в облачность и начать подъем на необходимую высоту.

13-й авиаполк поднял в воздух 21 самолёт. Экипажу В.П.Каныгина предстояло произвести подсвет НБП. В течение 13 минут, периодически бросая светящиеся бомбы, он обеспечил безошибочный выход в этот район всему полковому эшелону.

Первым на цель, закрытую десятибалльной облачностью, пришёл контролёр Г.И.Баймурзин. Начали снижаться. На высоте 1200 метров пробрили облачность и убедились, что земля их ждёт: пять костров, образуя пятиугольник, ярко горели на темном фоне земли, светомаяк передал букву «О», в небо периодически взлетали белые ракеты. Стали в большой круг и приготовились к контрольным функциям.

К сбросу грузов приступил экипаж командира корабля В.Г.Кутузова, прибывший на именном самолёте «Честь гвардии». Заместитель командира эскадрильи А.П.Романов, находившийся на борту бомбардировщика, проверял работу молодого экипажа. Сбросив шесть ПДМ, взяли курс на Калиновку. Штурман-контролёр Иван Евстафьев засек время сброса – было ровно 24.00.

Через пятнадцать минут над целью появился самолёт командира корабля В.Г.Кавкаева. Баймурзину хорошо было видно, как на тёмном фоне гор «зажглись» шесть белых парашютных куполов. Кавкаев увел машину на восток, над точкой Брезно стало тихо. Лишь в стороне, делая большой круг, рокотали моторы самолёта-контролёра. 25 минут пришлось ждать следующего очередника. В своём блокноте Евстафьев пометил подход сразу трёх экипажей – Мирошниченко, Давыдюка и Захарова.

Группу кораблей 335-го авиаполка в район Брезно привел Адясов. Штурман корабля С.Е.Борисов уверенно дал команду:

– Можно снижаться, цель под нами!

Осторожненько пошли вниз. Через десять минут, теряя высоту по спирали, оказались над кострами. В эту ночь совершил свой шестой полёт в Словакию командир корабля Н.П.Фролов, став по этому показателю лидером в авиаполку. Вот рассказ командира корабля об этом полёте.

«В районе цели облачность оказалась сплошной. Снизилась до тысячи метров. Севернее цели гора высотой 2600 метров. Берём курс на юг, продолжая снижаться, и только на пятистах метрах появились «окна». Разворачиваемся и идём в район цели. Замечаем другие самолёты, которые ходят по кругу с зажжёнными АНО, а некоторые и с включёнными фарами. Самолётов в районе цели собралось много, и каждый ходил по своему кругу примерно на одной высоте, под нижней кромкой облаков. Был такой момент: строго впереди меня загорелись фары, не раздумывая, резко отдаю штурвал от себя и в то же мгновение слышу свист над головой. Мы разошлись с самолётом на встречных курсах в нескольких метрах и по счастливой случайности не врезались друг в друга. Сделав несколько кругов, обнаружили на земле условные знаки, зашли на цель и сбросили драгоценный груз».

И вновь в небе над Брезно, ожидая подхода других экипажей, остался только самолёт Баймурзина. На связь по СПУ вышел радист Липчанский:

– Командир, с запада натекает облачность!

– Молодец, Саша, заходим на сброс!

Как только штурман Евстафьев закрыл створки бомболюка, Баймурзин немедленно увёл машину в сторону, полагая, что над точкой сброса появится ещё одна группа самолётов 335-го авиаполка. Над целью она побывала, а вот задание не выполнила – помешал наплыв облачности. Первым пришёл самолёт Юрия Филимонова. Лётчики сбросили высоту до 800 метров, однако никто из членов экипажа, тщательно наблюдая за обстановкой за бортом бомбардировщика, не мог уверенно сказать, что выход точный. Зажгли АНО и осторожно сделали левый круг. Оповестительных сигналов не видно, правда, несколько раз тусклые засветки наводили на мысль, что это, возможно, ракеты, но полной уверенности тоже не было.

– Радист, запроси командный пункт!

– Командир, есть же приказ, – вмешался штурман, – без точного опознавания сигналов сброс не производить.

– Яша, такую работу проделали!

– Командир, приказано груз не бросать, возвращаться.

– Так-то оно верней!

Уходили от цели молча. Уже на высоте, когда легли на курс домой, Филимонов обратился по СПУ к экипажу:

– Чего носы повесили, следующий раз обязательно сбросим. Яша, давай Тёркина!

Популярное произведение Твардовского штурман читал великолепно, причём в двух вариантах: на концертах и официальных мероприятиях – то, что написал поэт, в узком кругу – на свой лад. Но штурман отказался:

– Нет настроения, командир.

– Тогда скажи, когда придём в Калиновку?

– Придём вовремя, из расчёта того, что опоздаем на полчаса.

– Вот те на!

И вновь на борту самолёта воцарилась тишина.

Ещё шесть экипажей авиаполка вернулись в Калиновку с грузом – командиров кораблей Сорокина, Мироннова, Калошина, Журавкова, Зайцева и Якубсона.

Как выяснилось, ещё раньше до них, не пробивая облачности, ушли на свой аэродром три экипажа 13-го авиаполка – Прилепко, Прохорова и Маховика. И поступили они, на мой взгляд, правильно. К этому выводу подводит боевое донесение, в котором командир авиаполка, в частности, отметил:

«Несмотря на плохую метеобстановку, 18 экипажей выполнили боевое задание успешно, хотя имели полное право, по условиям боевого распоряжения, возвратиться на свой аэродром с грузом, как это сделали три экипажа полка и значительно большее количество из дивизии, так как пробивание облачности до высоты тысячи метров сопряжено с большой опасностью ввиду наличия в районе цели гор высотой значительно больше тысячи метров»<sup>1</sup>.

Таким образом, в ночь на 15 октября выполнили задание 28 экипажей авиадивизии. Работали они один час 33 минуты, опустив на землю 162 ПДМ (20250 кг)<sup>2</sup>.

Очередная боевая ночь завершилась. Командный пункт авиакорпуса уже сворачивал свою работу, когда в дверях появился шифровальщик.

– Товарищ генерал, – обратился он к Счётчикову, – из Москвы.

Георгий Семёнович взял телеграмму и, повернув ее к электрической лампочке, стал читать. В ней штаб АДД ставил соединению задачу на 16 октября. В конце шифровки говорилось: «Одним самолётом выбросить двух человек в район 43 км юго-восточнее Братиславы на точку 1 км северо-западнее Лашонец (2,5 км юго-западнее Смоленице и 3 км северо-западнее города Орешаны). Выброску произвести без сигналов с земли, ориентируясь по местности»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 13-го ап, оп. 702679, д. 1, л. 16.

<sup>2</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 1070, л. 45.

<sup>3</sup> Там же, оп. 11515, д. 16, л. 395.

Генерал Ковалёв, дождавшись, когда Счётчиков дочитает документ, спросил:

– Ну что там, Георгий Степанович?

– Опять и Югославия и Чехословакия. Есть и особое задание, поручи его Кожемякину.

– Хорошо, завтра я поеду к нему в штаб и там обговорим.

– Добренько, пошли отдыхать!

Сложные метеорологические условия в эту ночь повлияли на план боевой работы и её результаты и в частях 5-го авиакорпуса. Генерал Иван Георгиев приказал готовить 60 самолетов.

При перелете на аэродромы подскока экипажи Ларских, Гусева и Анушина попутно перебросили в Перемышль сорок одного чехословацкого лётчика. На разведку погоды от 1-го авиаполка с подскока Ясенка с грузом и людьми ушел экипаж Марка Лановенко. Во второй половине маршрута пошла десятибалльная облачность с обледенением. До цели добрались, но посадку не производили.

От 336-го авиаполка ушёл командир корабля Михаил Костенко. Цели достигли, однако, посчитав обстановку слишком сложной, посадку тоже не произвели, развернулись и взяли обратный курс.

До аэродрома Цунюв оставалось километров тридцать, когда штурман Григорьев обратил внимание командира на расположенную на земле световую стрелу, направленную своим острием как раз по курсу самолёта.

– Это работа бандеровцев, – уверенно сказал Костенко, – давайте мы её погасим. Приготовиться к штурму!

Направив нос машины на световую линию, состоящую из десятка огненных бусинок, лётчик снизился до шестисот метров и приказал открыть огонь со всех стволов. Удар был коротким и мощным. Штурвал на себя, крутой набор высоты. Световая стрелка погасла.

Тем временем на основе информации разведчиков погоды на аэродромах определяли наиболее сильные экипажи. Большие потери предыдущей ночи, связанные с плохими погодными условиями, заставили подходить к этому процессу более тщательно. Из шестидесяти готовившихся к полёту в Словакию отобрали тридцать три.

Наученные горьким опытом, лётчики внимательно следили за обстановкой в воздухе, обходили наиболее опасные места. Возможно, это помогло избежать серьёзных неприятностей. Фактически только один экипаж П.А.Панькина (340-й авиаполк) повстречался с истребителем. Случилось это на высоте 3800 метров в районе Попрада. «Ме-110» преследовал Ли-2 пятнадцать минут. Немецкий лётчик вёл себя как-то странно: огня по бомбардировщику не открывал, а всё время пытался осветить его фарами. Возможно, у него не было боеприпасов. Как бы там ни было, но Панькин изменением курса и потерей высоты ушёл в облачность и оторвался от преследования.

В остальном противовоздушная оборона противника выполнению боевого задания не помешала. Главным препятствием вновь стала непогода. В районе Зволена спрессовался мощный слой облачности с нижней кромкой в 500 метров. Пробрить её решились лишь отдельные экипажи.

54-я авиадивизия подняла в воздух 29 кораблей. Однако информация о погоде тех, кто прибыл в район Зволена первым, заставила генерала Щёлкина дать команду на возврат. Приняли её радисты в различных точках маршрута. Всего вернулся 21 самолёт, восемь экипажей приказ на возврат не приняли и... задание выполнили. Один из них (А.Ф.Масляничин, 340-й авиаполк) из-за отказа электростартера остался на ночёвку.

Первым, преодолев все препятствия, которые устроила лётчикам её величество погода, сел самолёт 29-го авиаполка под номером «14» командира корабля С.И.Пакова. Экипаж исполнял роль разведчика погоды.

...Сергею Ивановичу исполнилось всего лишь 22. Ручку управления учебного самолёта в сентябре 1942 года сменил на штурвал гиганта ТБ-3. И в бой. Трудно было осваивать войну, но помогали товарищи, с которыми вместе окончил училище, особенно Володя Колеганов. Лётчиком он был классным, многое у него получалось получше.

Но главным учителем стал, конечно, первый командир корабля Герасим Иванович Селивёрстов, лётчик, имевший солидный опыт и непререкаемый авторитет в авиаполку. 49 раз уходил с ним на боевое задание на ТБ-3 Сергей Паков и каждый раз чему-то учился, что-то перенимал. После перучивания на Ли-2 в сентябре 1943 года Паков стал командиром корабля, получив к себе в подчинение сразу пять человек, приблизительно такого же возраста, как и сам.

В переписке со мной Сергей Иванович дал им характеристику: «Штурманом в мой экипаж был назначен Игорь Волков. Судьба удачно свела меня с ним. Прекрасно подготовленный, грамотный, да еще ленинградец. Быстро мы с ним нашли обоюдное понимание. Статный брюнет с тёмными пушистыми бровями на приятном лице. Слегка картавил. Среди девчат пользовался завидным вниманием. В нём чувствовалась какая-то интеллигентность. Его отец, крупный инженер, говорили, был даже знаком с академиком Вавиловым. Мне много раз приходилось бывать в его семье.

Во внешнем виде, правда, была некоторая небрежность, а в разговоре какая-то развязность. В боевом же деле, наоборот, до предела собран и внимателен. В сложной обстановке всегда спокоен, мысли излагал чётко и конкретно. За длительный срок совместной службы, которая продолжалась и после войны, ни разу не подвёл, мы всегда были уверены друг в друге.

Бортовой техник Михаил Орлов немного постарше меня. Невысокого роста, крепкого телосложения, шатен, с густой шевелюрой, мало говорил, зато много и добросовестно работал. Постоянно переживал за готовность своего самолёта, являлся его заботливым хозяином.

Воздушный стрелок Николай Утрясов. Среди молодых специалистов экипажа по возрасту и опыту был постарше. Имел приличный опыт в боевых вылетах. Высокого роста, плечистый, слегка сутуловатый, светловолосый. На земле и в воздухе вёл себя спокойно и сдержанно. Пользовался уважением не только в экипаже, но и в эскадрилье. По званию он – младший сержант, но товарищи в шутку называли его «полковник Утрясов». Иногда я с интересом слушал, как моторист, когда экипаж готовил самолёт к полёту, докладывал ему, вытянувшись в струнку, о выполняемой работе, или когда «полковник» отчитывал провинившегося.

Это основные члены моего экипажа, с которыми длительное время пришлось летать, да и в память они вошли крепко. И ещё в памяти полёты на «Три дуба», самые тяжёлые и сложные. Мне особенно запомнился вылет 15 октября 1944 года».

Кроме тех, кому дал характеристику командир корабля, в экипаж входили лётчик С.И.Савинов и радист Е.С.Сиваков. В таком составе они и выполняли свой очередной полет на «Три дуба».

Информацию о погоде, как и положено, давали с борта самолёта. Так, исполняя обязанности разведчика, используя в полной мере луну и звёзды, а затем приводную, добрались до района посадки. Под крылом – серый ковёр облаков. Пошли вниз. Выскочили из них точнёхонько, подравнялись, подсветили себе фарами и приземлили Ли-2 на мокрую поверхность посадочной полосы. Ещё когда находились на снижении, борттехник уловил в работе моторов что-то неладное. На земле решил заняться осмотром. Раскопотил левый и, подсвечивая фонариком, стал искать причину. В это время к самолёту подъехал Борис Чирсков. Выслушав доклад командира, он тяжело вздохнул.

– Что-то не так? – спросил Паков.

– Ты понимаешь, – Чирсков увлёк командира в сторону, – погода дрянь, ты сел первый, а я не уверен, что ещё кто-нибудь сможет приземлиться. А у меня, понимаешь, очень ценный груз. Очень! Его срочно надо отправить во Львов. Дело государственной важности. А у тебя эти моторы. Ладно, давай так: ремонтируйте, но без моего разрешения не вылетайте, а если кто сядет, то ему и поручу.

Пока устраняли неисправность, кто-то сел. Через некоторое время приземлились ещё две машины. Когда Орлов доложил, что неисправность полностью устранить не удалось, но лететь можно, Паков решил уходить.

Уже на шестистах метрах вошли в облачность. Ввинчивались с большим трудом, взяли высоту в 2000 метров и всё, дальше поднимать машину моторы отказались. Штурман Игорь Волков углубился в расчёты – ему предстояло провести самолёт по межгорному лабиринту.

Из 340-го авиаполка приземлились два самолета. Один из них принадлежал командиру корабля А.А.Морозову. Кроме него в экипаж входили штурман А.М.Поляк, лётчик И.А.Попов, борттехник А.А.Михалев, радист Б.П.Бахтырев и стрелок А.Н. Селивон. Он вспоминает об этом полете так:

«Этот вылет запомнился каждому из нас навсегда. Сложность заключалась в том, что аэродром закрыла густая облачность. В эту ночь из полка выполнили задание только два экипажа – наш и Васильева. Нам давали ракеты с земли, а мы их не видели. Мы давали им ракеты с самолёта – они тоже их не видели. Тогда командир нашего экипажа решил пробивать облачность.

Штурвал от себя и пошёл на резкое снижение вслепую. Шли, шли, а потом подались вверх – стало быть, не выдержали нервы. Вышли из облачности, сделали круг. Все собрались в кабине пилотов. Радист снова связался со своим коллегой на земле. Тот передал, что наш самолёт ходит над ними. Штурман говорит командиру: «Пан или пропал – пробивай облачность!». Все мы посмотрели друг на друга, и лётчики снова пошли на снижение. Идём в густой облачности, ничего не видно – жуть, да и только. Наконец, на восьмистах метрах – огни под нами. Это был триумф, это была победа!»

Второй самолет из 340-го авиаполка, севший в эту ночь, принадлежал экипажу А.А.Васильева. Его-то и облюбовал Чирсков. Это был седьмой полёт командира корабля в Словакию. И самый трудный из всех семи, даже трудней, чем в ту ночь, когда они с Рязановым произвели посадку только двое.

За эти полеты на «Три дуба» командир, штурман и радист – главные три фигуры, от которых зависит нахождение цели, чётко усвоили, что приводная – это почти всё дело. Главное – это за неё «зацепиться», то есть поймать её позывные. Затем надо дождаться, когда стрелка компаса дойдёт до нуля и можно тут же снижаться хоть с закрытыми глазами.

В Ясенках приняли людей и груз. Учитывая состояние погоды, решили идти или между слоями облаков, или под ними. Набрали 3100 метров. На этой высоте не страшна даже Герлаховка. Так, не снижаясь, дошли до района Зволена. Минут за десять до расчётного времени Шепель настроил РПК и услышал позывные приводной. «Слава богу!» – подумал он, зная, что далеко не всегда удавалось настроиться на эту маломощную станцию. Но радость его была преждевременной – через пять минут сигналы приводной исчезли. А самолёт в облаках, расчётное время вышло. Докладил командиру.

– Давай пройдем на Зволен и оттуда начнём всё снова.

Шепель немедленно сел за расчёты. Через десять минут полёта по прежнему курсу удалось распознать признаки города. Разворот и заход на цель с юга. На этот раз сигналы приводной прослушивались до точки снижения. Получив команду, Васильев ввёл машину в левую спираль с креном в тридцать градусов, хотя по всем канонам надо было дать лишь пятнадцать, но тогда растягивалась бы коробочка. Снижение по вариометру установил десять метров в секунду. По мере приближения к земле увеличил его величину до пяти, затем и до трёх метров.

Миновали давно привычные пятьсот метров, прошли четыреста, вот уже и триста. Лётчик слился со штурвалом, превратился в комок нервов. Руки, ноги, голова, глаза – всё было готово к мгновенному действию. Не паниковать, всё будет хорошо! Всё равно между нижним краем облачности и землей есть зазор. Точно, есть! Он равен двумстам метрам!

Никогда раньше ничего подобного в практике командира корабля не случилось. Нахлынувшая радость победы над стихией и над собой зажгла кровь, вызвала волну положительных эмоций. Но расслабляться ещё рано – земля рядом, видимость плохая. Отыскав глазами посадочное «Т», выполнив, по возможности, самый малый круг, включил фары и произвёл посадку. Подрулил к командному пункту, «вырубил» моторы.

Размявшись в кабине, все попрыгали на землю. Осмотрелись. Ну и погодка! Она не то что плохая, она просто мерзкая – шёл дождь со снегом, на земле слякоть из грязи и снежной кашицы. Ветер со стороны Грона гнал сырой липкий туман. Васильев пошёл докладывать руководителю полётов, а тот уже сам бежал ему навстречу.

– Ты опять прилетел, извини, забыл твою фамилию.

– Васильев!

– Значит, команду на возврат не принял?

– Первый раз слышу!

– Вот и хорошо, что не приняли, вот и хорошо, что первый раз услышишь! Знаешь поговорку насчет того, что не было бы счастья... Молодцы, что сели, вы мне – во как нужны! Хорошенько проверьте материальную часть самолёта. Скоро подвезут весьма ценный груз, его надо доставить во Львов любой ценой. Ждите!

Васильев вернулся к самолёту, разгрузка шла полным ходом. Собрал экипаж.

– Приказано ждать ценный груз. Проверьте хорошенько каждый своё, обратите особое внимание на моторы и шасси. Разгрузку прекращайте, справятся без вас!

Машина подошла прямо к борту самолёта, к открытой двери грузового салона. В кузове находилось несколько вооружённых словаков. Когда откинули брезент, там оказались ящики. Даже в темноте можно было заметить, что они аккуратно сбиты из хорошо обработанных досок. Ящичков оказалось 21, все под замками и свинцовыми пломбами. Заносили вместе – и словаки и члены экипажа. К завершению погрузки подошел Чирсков, отозвал Васильева:

– Вот что, командир, ты повезешь национальное богатство чехословацкой республики, народное добро – драгоценности. Груз сопровождают представители словацкого штаба партизанского движения. Вы должны сесть во Львове, там вас будут ждать. Если что-либо произойдет в воздухе, то самолёт надо поглубже вогнать в землю. Золото фашистам достаться не должно! Это – приказ! Погода не смущает?

– Есть доставить груз во Львов! А погода не смущает.

– Выруливай, но имей в виду, что она стала ещё хуже, да ты и сам видишь. По всем законам выпускать тебя не могу, но есть законы повыше тех, которые регламентируют нашу работу. Ни пуха ни пера! Учти, может быть обледенение. А это всем вам.

Чирсков сунул в руки Васильева свёрток. Было два часа тридцать минут, когда командир корабля вывел Ли-2 на старт, поставил его по направлению взлёта, тщательно проверил работу всех приборов. Горизонта не видно, поэтому взлетать придётся только по ним. Полный газ моторам, сброс тормозов, разбег, отрыв, выравнивание и – по коробочке вверх. Минут через двадцать лётчик почувствовал неустойчивость машины и сразу понял, что начинается обледенение, явление в авиации страшное само по себе, а в наборе высоты тем более. Скорее за облака!

Ли-2 появился перед ликом луны на высоте 3500 метров. Уф-ф! Пробились! А это значит, что самое трудное – позади. Теперь можно вытереть пот и почистить мысли.

Васильев решил идти в облаках. Сбросив сотню метров, укрыли в них самолёт от возможной встречи с истребителями. Кроме этого, он приказал остаться в пилотской кабине только штурману Шепелю и лётчику Проценко. Остальные ушли в салон к пулемётам. Самолёт болтало, подбрасывало вверх, бросало вниз. Шевчик и Ковачик, летевшие в своей жизни впервые, с трудом переносили эти превратности воздушного путешествия. Члены экипажа всё время их подбадривали, давая понять, что всё будет хорошо.

Километров за 50 до Львова моторы начали давать перебои. Гончаров и Шепель стали подкачивать горячее альвеером. Погода на аэродроме была сносной и посадка трудностей не вызвала. Как только зарулили на дальнюю стоянку, к самолёту подъехал крытый «студебеккер» с вооружёнными солдатами внутренних войск. К Васильеву подошёл майор с красными погонами, поблагодарил за доставку груза. Ящики бережно перенесли в кузов грузовика, укрыли брезентом. Экипаж по-братски простился с Ковачиком и Шевчиком. Машина тронулась. На востоке только-только стала прорезаться бледная полоска утренней зари.

После обеда перелетели в Куровицы. Командир авиаполка Фёдор Степанов поздравил с выполнением ответственного задания. В столовой встретились с экипажем Морозова, вытащили из карманов комбинезонов бутылки с красивыми этикетками, поставили на стол.

– Где заработали?

– Тихо! Золото привезли!

– Мы – раненых, они – золото. Что важнее?



Долго не думая, сдвинули столы, объединили законные граммы с теми, что в бутылках с красивыми этикетками, и провозгласили тост за то, чтобы долго жить.

Через некоторое время начальник отдела кадров Михеев доверительно сказал, что по приказанию командира авиакорпуса все члены экипажа будут представлены к правительственным наградам. И действительно, через полтора месяца Степанов подписал наградной лист, которым заместитель командира эскадрильи Алексей Александрович Васильев представлялся к званию Героя Советского Союза. В наградном листе есть упоминание и о полёте со словацкими драгоценностями.

«15 октября 1944 года, выполняя задание по десантированию с посадкой в глубоком тылу противника боеприпасов и живой силы в помощь повстанческой чехословацкой армии, несмотря на плохие метеословия, задание выполнил весьма успешно. С аэродрома «Три дуба» Васильеву было поручено ответственное задание: вывезти весьма ценный груз – золотой запас Чехословакии весом 1100 кг на территорию СССР. Задание выполнил успешно, груз доставлен в полном порядке»<sup>1</sup>.

15 ноября 1981 года я встретился с Васильевым в его московской квартире. Он подробно рассказал о боевом пути, Зволенской операции и, естественно, о своем «золотом» рейсе. Уже в конце беседы я спросил у него: «Вполне понятно, Алексей Александрович, что вы рисковали, когда сажались, но ведь вылет в такую погоду, когда видимость практически равнялась нулю, – это риск вдвойне, а если учесть, что на борту находился ценный груз, то это уже тройной риск. Чем вы тогда руководствовались?»

«Да, – начал он отвечать на мой вопрос, – в другой ситуации было бы правильным вылет отставить и дожидаться более благоприятных условий. Но, подчёркиваю, в другой ситуации. Во-первых, все мы знали, что к этому времени общая обстановка на территории, занятой повстанцами, усложнилась, шли тяжёлые бои с превосходящими силами противника, и ценностям, загруженным в самолёт, грозила опасность попасть в руки врага, их надо было срочно вывозить.

Во-вторых, с точки зрения безопасности взлёта, при совершенном отсутствии видимости световых ориентиров ночью, чувствовал себя подготовленным и уверенным, так как имел хорошую тренировку во взлётах по приборам за шторками. Что касается остальных членов экипажа, то их подготовка не вызывала у меня никаких сомнений. Второй летчик Проценко, штурман Шепель, бортовой техник Гончаров, радист Мартьянов – все они были хорошо подготовленными специалистами, и это ещё больше вселяло в меня уверенность в благополучном исходе этого сложного задания».

Но вернемся на аэродром «Три дуба». Проводив Васильева, Борис Чирсков стал решать вторую, не менее важную проблему – ему предстояло отправить в Советский Союз группу жён членов Словацкого национального совета. Все они уже находились на аэродроме и ожидали самолёта, а небо в эту ночь на них было скупо! Но вот кто-то, подсвечивая себе фарами, зашёл на посадку. «С перелётом идет, паршивец! – подумал Чирсков. – Но это лучше, чем с недолётом, там эта проклятая канава». Дождавшись, когда Ли-2 зарулил на стоянку разгрузки, командир оперативной группы подошёл к самолёту.

– Кто сел, какой полк?

– Старший лейтенант Ермаков, 29-й полк, – прокричал лётчик в форточку.

– Давай ко мне! – Когда тот подошёл, Чирсков продолжил: – Доверяю тебе трёх женщин, это члены семей руководителей восстания. Сам знаешь, обстановка здесь всё сложнее и сложнее. Посадка во Львове. Я там приготовил вёдра... ну сам понимаешь. Скажи кому-нибудь из членов экипажа, пусть загрузят.

Отошли в сторону провожающие, пассажирки, утирая слезы, поднялись в самолёт. Штурман Николай Садовниченко где словами, а где жестами выяснил, что до этого никто из них не летал. А борттехник Андрей Соценко всё приговаривал, что поплакать надо, что это женщинам положено.

Пошли на взлёт. В салоне стало тихо, пассажирки испуганно смотрели на стрелка Николая Вагина, ища хоть какой-нибудь поддержки, но тот торчал в своей турели, не замечая ничего вокруг. Когда набрали высоту, в салон к женщинам вначале вышел штурман, затем командир корабля.

Вернувшись в кабину, Ермаков сел на свое рабочее место и сказал правому лётчику Петру Григорьеву, что он может «крутить» и дальше. Сам же мысленно перенёсся в Куровицы, где его возвращения, это он хорошо знал, ждут. А сядет он из-за этих пассажирок во Львове.

В Куровицах лётчика действительно ждали. Сашенька всегда знала, как он летит, как выполнил задание, когда сядет. Она служила мастером по радиооборудованию, имела среди наземных радистов друзей, через них знала, где и как её Боренька. Саша прибыла в полк 30 декабря 1942 года, а через день в клубе на вечере по случаю Нового года они познакомились. С тех пор и повелось: Борис на боевое задание, а Саша – на радиоузел.

Экипаж, дабы уйти от нежелательной встречи с истребителями, вёл машину в облаках. Её сильно болтало. Но для пассажирок всё завершилось благополучно.

В эту ночь членов семей, по всей видимости, перебрасывали и экипажи из группы ГВФ при УШПД. Это видно из записи беседы Зорина с Фирлингером 18 октября. Посол сообщил, что «...позавчера в Москву прибыла группа членов семей руководящих словацких работников, которую руководство Национального Совета Словакии решило временно эвакуировать в связи с военными операциями в районе, где они жили. Всего прибыло 29 человек (преимущественно женщин и детей)... В дальнейшем, однако, если придется дополни-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 33, оп. 793756, д. 8, л. 115.

тельно эвакуировать кого-либо из Словакии, Фирлингер считает, что не следует привозить эвакуированных в Москву, а целесообразнее их временно размещать в городе Черновцы, где стоит чехословацкий запасной полк и где могут быть созданы хорошие условия для жизни эвакуированных»<sup>1</sup>.

А что же было дальше с тем грузом, который Васильев доставил во Львов? Несколько часов драгоценности находились в машине под охраной. Тем временем Ковачика и Шевчика приняли в штабе 4-го Украинского фронта, накормили и подробно спросили о положении в Банска-Бистрице. Параллельно шли переговоры с Москвой, вырабатывался план дальней транспортировки драгоценностей.

Перед обедом командир 1-го авиаполка Василий Филин получил приказ срочно подготовить Си-47 для полёта в Москву. Его командиром был А.Н.Красавин.

...Тяжёлая доля выпала на войне Александру Николаевичу. Встретил он её на ТБ-3, имея боевой опыт финской. Хорош был самолёт, но только для тёмного времени суток, а обстановка первых месяцев требовала летать и днём и ночью. Поэтому щёлкала этих тихоходных гигантов немецкая ПВО только так. Ровно через месяц после начала войны полетели группой в 25 кораблей на сброс грузов в районе Могилёвского аэродрома. Четыре не вернулись. Среди сбитых авиаторов был и Красавин.

Выбирался с оккупированной территории трудно. За короткий промежуток времени его дважды пленили, и он дважды бежал. На третий раз в лапах фашистов оказался надолго, до 9 октября 1943 года. Ещё один побег.

Началась партизанская жизнь в отряде Николая Пехоты. Рядовым, старшиной, а затем политруком роты. Ходил в разведку, подрывал эшелоны, участвовали в боях. В родной авиаполк «партизан» Красавин вернулся в августе 1944 года. На груди медаль «Партизан Отечественной войны 2-й степени». Прошёл проверку и стал командиром корабля Си-47.

И вот перед обедом 15 октября вызов в штаб. Филин был краток:

– Васильев вывез ночью с «Трёх дубов» словацкое золото. Оно здесь. Теперь его надо доставить в Москву, посадка в Тушино. Готовность через час. Задание серьёзное, поэтому через каждые пятнадцать минут докладывайте по радию.

Приняв ящики, шесть человек охраны во главе с капитаном, а также сопровождающих, Красавин взлетел с Львовского аэродрома уже вечером. В составе экипажа были штурман К.А.Кулаков, борттехник Г.Л.Блонский и радист Стеценко. Полёт протекал нормально, с сопровождающими установились теплые отношения. А вот старшего охраны пришлось тихонько приструнить за чрезмерное заглядывание на дно фляги через её горлышко.

Была полночь, когда Си-47 приземлился в Тушино. Самолёт встречали военные и работники чехословацкого посольства во главе с Фирлингером. Красавин доложил какому-то советскому генералу. Ковачик и Шевчик подарили каждому члену экипажа по пачке сигарет «Липа», конечно же, не сказав, что их, в свою очередь, угостили в штабе фронта.

Ценности перегрузили в специальную машину, она направилась прямо с аэродрома в банк. Там содержимое ящиков тщательно взвесили, на каждый слиток золота поставили цветную печать чехословацкого посольства в Москве, а 19 октября приём драгоценностей оформили протоколом. Вернувшись в посольство, Фирлингер донес в Лондон: «16 октября прибыла первая партия эвакуированных женщин и детей (29 человек), два ревизора словацкого национального банка (Шевчик и Ковачик), а также 21 ящик золотого запаса Словакии»<sup>2</sup>.

Так драгоценности словацкого народа, проделав долгий и трудный путь на машинах, повозках и самолётах, оказались в сейфах Центрального банка Советского Союза.

Когда кончилась война, спасённый золотой запас, депонированный в Москве, был возвращён в Чехословакию. 30 ноября 1945 года нарком финансов СССР А.Г.Зверев обратился к заместителю Председателя СНК В.М.Молотову с письмом следующего содержания: «Наркомфином СССР в 1944 году были приняты на хранение от отделения Словацкого Национального банка в Банска-Бистрице 413 кг золота, 548 кг серебра и 10,4 кг других металлов... Указанные ценности были зачислены на особый депозит Госбанка СССР.

В настоящее время, по сообщению Госбанка СССР, Национальный банк Чехословакии, информируя о слиянии со Словацким Национальным Банком, просит вернуть ценности Национальному банку Чехословакии по поручению, подписанному лицами, которые указаны в сопроводительном письме Словацкого Народного Комитета к депонированным ценностям. Наркомфин СССР не имеет возражений против возврата Национальному банку Чехословакии ценностей, принятых от Словацкого Народного банка. Проект распоряжения СНК прилагается».

На ходатайстве В.М.Молотов наложил резолюцию: «Разрешить Наркомфину СССР и НКВД СССР выдать Госбанку СССР ценности, принятые им от Словацкого Национального банка, для передачи Национальному банку Чехословакии»<sup>3</sup>.

Так в критический период восстания национальное достояние словацкого народа было вывезено в СССР, сохранено и после окончания войны сразу же возвращено законному владельцу. Полностью. Дограмма. И кто его знает, как бы сложилась судьба словацких драгоценностей, если бы той студёной октябрьской ночью на аэродром «Три дуба» не приземлился самолет Ли-2 под руководством командира корабля Васильева. Он

<sup>1</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 8, л. 39.

<sup>2</sup> Там же, л. 30.

<sup>3</sup> Там же, ф. Молотова, оп. 7, д. 43, л. 36, 37.

и его помощники – Шепель, Проценко, Гончаров, Мартыанов и Попов, проявив всё своё умение, выполнили ответственное боевое задание и спасли запас драгоценностей братского народа.

Золото! В тысячелетней истории земли оно стало не только символом богатства, но и мерилем доблести, чести и совести. Однако в сфере человеческих взаимоотношений его роковая роль превалирует. С этим «дьяволом» связаны все самые низменные деяния человеческого рода – подлые сделки, заговоры, подкупы, измены, убийства. Его связь с людьми обогрета потоками крови.

История же со словацким золотом, пусть редкая, но история другого рода. С ним имели дело десятки обычных, простых, совсем не богатых людей, которые в одночасье получили сказочную возможность обогатиться. Но для них, истинных патриотов, чувство долга оказалось выше желания разбогатеть.

Но и это не всё. В истории со словацким золотом проявилось благородство и на государственном уровне. Возвращая драгоценности законному владельцу в ноябре 1945 года, через два месяца после окончания разрушительной для СССР войны, его правительство могло бы вспомнить, сколько материальных ценностей и человеческих жизней отдала наша страна во имя освобождения Чехословакии, вспомнить и попытаться компенсировать эти затраты, направив их на нужды обездоленного войной советского народа. Но оно, советское правительство, не сделало даже намёка на это.

Александр Крушинский, сын Сергея Крушинского, улетевшего в разгар восстания в Словакию на одном из наших самолётов, как бы продолжая отцовскую тему, написал несколько статей о словацком золоте. Одну из них («Правда» за 30 августа 1990 года) он завершил такими словами:

«В последнее время, обращаясь к истории взаимоотношений с восточноевропейскими странами, журналисты стали как-то стыдиться выражений типа «братство по совместно пролитой крови»... Мы не вправе забывать, что в суровые годы войны наши народы связывали искренность, бескорыстие. И в этом смысле история с эвакуацией золотого запаса мне представляется глубоко символичной. Спасали «презренный металл» – но не для себя, а для будущей освобождённой Словакии. Советских лётчиков, словацких банковских служащих и всех, принявших участие в этой эпопее, связывало духовное начало, чувство духовного родства, которое дороже любого серебра и золота». Прекрасные, верные слова!

Общий итог боевой работы 5-го авиакорпуса в ночь на 15 октября таков: из 33 вылетевших самолётов цели достигли только 10. Они доставили 11 100 кг различных грузов и 31 пассажира, а обратными рейсами увезли одну тонну специального груза и 8 человек (трёх офицеров бригады, трёх членов семей и двух сопровождающих груз).

Эту работу, по сути дела, выполнила 54-я авиадивизия. Что же касается 53-й, которая должна была уходить в Словакию во вторую очередь, то из-за ухудшившихся погодных условий она сумела поднять только четыре самолёта. Остальные с аэродрома подскока Ясенка не взлетели. Ушедшие на задание командиры кораблей Шеметов, Лановенко и разведчик погоды Костенко задание не выполнили. Сел только один экипаж, доставивший 15 воинов в полном боевом снаряжении. Его имя в боевом донесении не отражено.

Всего в ночь на 15 октября в Словакию было переброшено: зенитных пулемётов – 2, лёгких пулемётов немецких – 16, винтовок – 251, миномётов 82 мм – 2, автоматов – 22, мин 82 мм – 241, патронов калибра 7,92 – 67 000, калибра 12,7 – 98 000, калибра 7, 62 – 500»<sup>1</sup>. Общие сведения о поставках в Словакию военных материалов и личного состава бригады отражены в депеше Пики министру национальной обороны Ингру: «Все просьбы о поставке материалов в Словакию были обсуждены и в принципе одобрены. Материалы будут постепенно доставляться, если это позволит погода. До 15 октября было сброшено 2082 автомата, 256 противотанковых ружей, 3 зенитных пулемёта, 467 лёгких пулемётов, 90 тяжёлых пулемётов, 630 винтовок, 5 миномётов. Из 2-й бригады до 15 октября было переправлено 1739 человек и 248 тонн материалов. Увезено из Словакии 570 человек и 3400 кг материалов»<sup>2</sup>.

Надо отметить, что приведённые цифры, особенно касающиеся 2-й бригады, несколько разнятся с теми, которые отражены в документах Подольского архива по линии АДД.

Обстановка в Словакии продолжала ухудшаться. Эхо боев все чаще и чаще докатывалось до аэродрома «Три дуба». Эвакуация золотого запаса страны и членов семей руководителей восстания говорила о многом.

В середине октября Асмолов выехал в Зволлен, где провёл совещание с командирами некоторых партизанских бригад, дал чёткие указания, как действовать на случай дальнейшего осложнения обстановки. Бригада Егорова получила задачу начать подготовку по закладке баз на Прашивой и в Доновалах, куда, вполне возможно, передислоцируется Главный штаб партизанского движения Словакии.

Асмолов писал: «В остальные партизанские бригады и отряды были переданы письменные приказ Главного штаба партизанского движения, в котором сообщалось о необходимости начать подготовку к уходу в горы, не ослабляя усилий по защите освобождённой территории. В приказе намечались места новой дислокации и районы боевых действий партизанских сил в случае оставления повстанческого региона, способы связи с Главным штабом»<sup>3</sup>.

Несмотря на осложнение обстановки в районе Зволлена и Банской-Бистрицы, воздушный мост СССР – Словакия продолжал действовать.

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д.496, л. 6.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 213.

<sup>3</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. – С. 239.

## 6. Эх, ребята!

Наступила ещё одна боевая ночь. Заслон на пути в Словакию непогода поставила лишь лётчикам 4-й авиадивизии. В 17.45 Калиновку покинул самолёт командира корабля 335-го авиаполка В.И.Адясова. Перед экипажем стояла задача: произвести разведку погоды и сбросить груз.

Уже в районе Днестра встретили грозу. Обошли её севернее и продолжили путь. В районе цели облачность была переменной и колебалась от семи до десяти баллов. На одном из заходов в «окне» удалось заметить сигнал. Штурман Семён Борисов дал белую ракету, земля ответила двумя зелёными. Сделали стандартный заход, вышли на точку сброса, но она оказалась закрытой. Груз опустили по расчёту времени с 800 метров.

Как приземлились шесть парашютно-десантных мешков (750 кг), разглядеть не смогли. По результатам разведки погоды командир авиадивизии принял решение вылет не производить. Б-25 в эту ночь над Брезно не появились.

Авиакорпус, вооружённый самолётами Ли-2, подготовил к полету 84 машины. Все они сосредоточились на подскоках Ионици и Ясенка (54 самолёта) и на аэродромах основного базирования (30).

На разведку погоды поднялся экипаж 23-го авиаполка командира корабля М.С.Копыткова (штурман П.Д.Просветов). Уже в правой половине маршрута ясное небо стало зашториваться облачностью. Постепенно померкли звёзды, а вскоре в её мареве исчез, затуманился и лунный диск. Вышли в район цели. По стартовой радиостанции получили информацию о нижней кромке облачности – 700 метров. Командир и правый лётчик В.В.Голованов острожно повели машину на снижение.

Земля открылась на высоте 650 метров. Сели, зарулили на площадку, разгрузились и – быстренько в обратный путь. Набрал по спирали необходимую высоту, доложили на командный пункт авиакорпуса о выполнении задания и фактическом состоянии погоды. Георгиев дал разрешение на вылет.

На словацкую трассу вышло 84 корабля, в грузовых салонах которых находились люди, вооружение, боеприпасы, техническое имущество, медикаменты. Обеспечивали полёт этих самолётов более пятисот человек лётного состава. Они прилагали максимум усилий для того, чтобы задание выполнить, но на их пути стояло два препятствия – противовоздушная оборона противника и непредвиденный туман на аэродроме посадки.

Что касается противовоздушной обороны, то в этот раз немцы её организовали, как никогда раньше. Особую активность проявили истребители, произошло несколько воздушных боев. Первую атаку выдержал экипаж командира корабля 340-го авиаполка Г.И.Селивёрстова. В районе Попрада на высоте 3500 метров на Ли-2 навалились сразу два пирата. Действовали они, стараясь распылить внимание стрелка, согласованно: один зашёл сзади сверху, второй – сзади сбоку. Ударили с дистанции четырёхсот метров из пулемётов и пушек. Тело Ли-2 приняло два снаряда и множество пуль, но жизненные органы остались непоражёнными. Вторую атаку экипаж отбил из турельного и бортового пулемётов. Изменением курса и потерей высоты Селивёрстов сумел уйти от преследования.

Штурман В.П.Разуваев восстановил ориентировку и дал курс на цель лётчику В.И.Ткаченко и вышел в салон. Оказалось, что ранен в ногу один офицер. Селивёрстов поручил борттехнику Н.И.Паладию оказать пострадавшему помощь.

Самолёт А.Н.Малькова (340-й авиаполк) подвергся атаке «Ме-110» уже в районе аэродрома «Три дуба». Огнём бортового оружия удалось отбиться. А вот экипаж этого же авиаполка И.Н.Анисимова не смог. При заходе на посадку лётчики промазали и решили уйти на второй круг. Вероятно, сосредоточив всё своё внимание на элементах нового манёвра, экипаж потерял бдительность. Немецкий истребитель напал внезапно. Осветив Ли-2 сзади фарами, он короткой прицельной очередью на высоте 200 метров свалил его прямо в районе аэродрома. Четыре члена экипажа успели покинуть загоревшуюся машину, но высоты оказалось мало, и все они разбились. Двое упали с самолётом и вместе с ним сгорели.

Они приняли смерть на словацкой земле, на том аэродроме, к которому стремились, выполняя задание. Вот их имена: командир корабля Иван Николаевич Анисимов, штурман Василий Кузьмич Терехов, лётчик Михаил Иванович Тарунов, борттехник Александр Иванович Годин, радист Николай Яковлевич Рабочкин, стрелок Сергей Александрович Лебедев.

Анисимов совершал свой 205-й боевой вылет. Его самого и подчинённых отличало постоянное стремление идти в бой, выполнить боевую задачу во что бы то ни стало. В донесении начальника политотдела авиадивизии Д.Я.Моложина отражён такой факт: «Прошедшая боевая работа показала, что личный состав с большим желанием выполняет специальные задания. Так, в одном из полётов вместо техника-лейтенанта Година был запланирован техник отряда старший техник-лейтенант Фадеев. Годин с обидой выяснял у командиров, почему не он запланирован в полёт»<sup>1</sup>.

Интенсивность работы немецких истребителей в районе аэродрома была большой, командир корабля 29-го авиаполка К.К.Ляшевнич докладывал, что «Три дуба» были просто заблокированы, даже не работал старт.

Нападения истребителей на наши бомбардировщики продолжались и на обратном маршруте. Так, например, Ли-2 под управлением С.Ф.Капинуса (340-й авиаполк) атаквали сразу два «Ме-110». Умельным противоистребительным манёвром лётчик вышел из-под удара и благополучно привёл самолёт на свой аэродром.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 46, л. 241.

Серьезные испытания выпали на долю экипажа И.Ф.Иванова (7-й авиаполк). Борис Езерский, представляя командира корабля к ордену Красного Знамени, описал их так: «В районе «Трёх дубов» экипаж трижды пытался пробить облачность, но не смог. Решили вернуться. После тридцати минут полёта попали в зону зенитного огня и получили три прямых попадания. В результате был ранен в голову и ногу командир корабля Иванов, а на самолёте перебиты жгут электропроводки, троса управления триммерами руля глубины, управления правого мотора, кроме этого, повреждены троса руля глубины, управления элеронами и разбиты все навигационные приборы левого лётчика. Истекая кровью, Иванов все же посадил самолёт на своем аэродроме и спас жизнь семнадцати человек».

Надо добавить, что после ранения командира корабля большая часть нагрузки в управлении самолётом легла на плечи правого лётчика Н.Ф.Волкова. Проявили себя и остальные члены экипажа. Когда на борту загорелись сигнальные ракеты, борттехник А.С.Егорушкин, обжигая руки, начал швырять их за борт в форточку. Ему на помощь пришли штурман В.С.Прокофьев и радист Б.З.Зацерковский. Общими усилиями пожар ликвидировали.

В представлении к награде командование авиаполка отмечало: «16 октября 1944 экипаж имел задачу доставить на аэродром «Три дуба» 15 солдат и офицеров с вооружением. При подходе к линии фронта попали в зону зенитного огня. В результате прямого попадания зенитного снаряда МЗА в кабину лётчиков возник пожар, загорелись ракеты. Но благодаря чувству ответственности старшина Егорушкин проявил мужество и отвагу, обжигая себе руки, сумел потушить пожар и предотвратить его распространение».

Получилось так, что Иван Фёдорович Иванов летал на задание в этот раз не со своим экипажем. Штатный же командир корабля, его однофамилец Евгений Дмитриевич Иванов по причинам, которые прояснятся при дальнейшем повествовании, остался на земле.

В общем, противодействие со стороны ПВО противника всё больше возрастало, немцы старались перекрыть трассу СССР – Словакия, понимая, что по ней идет мощная подпитка повстанцев.

Теперь о втором препятствии, которое помешало многим лётчикам до конца выполнить задание. По погодным условиям с маршрута с грузом в полторы тонны вернулся лишь один корабль 1-го авиаполка В.В.Захарова: при пробивании облачности в районе цели самолёт начал обледеневать. Остальные до района «Три дуба» добрались благополучно, а здесь накат облачности чередовался с кратковременными прояснениями. Поэтому первые прибывшие на цель 26 экипажей без особого труда совершили посадку. Вскоре со стороны Грона нахлынул туман, его молочная белизна в мгновение ока окутала аэродром. На земле на расстоянии нескольких метров совершенно ничего нельзя было различить. Остальные самолёты по команде Чирскова стали возвращаться домой.

Совершившие посадку доставили 72 пассажира и 33 620 кг оружия, боеприпасов и снаряжения, а обратными рейсами увезли в Советский Союз 61 человека и 1200 кг груза<sup>1</sup>.

Среди севших был самолет № 19 Юрия Безбокова. Пока шла разгрузка, нахлынули первые волны тумана. Хотели взлетать, но один из двигателей не давал нужных оборотов. Беглый осмотр причину неисправности не выявил, пришлось оставаться на ночёвку.

Некоторые лётчики сажали свои машины тогда, когда туман уже начал осаду аэродрома. В такую сложную ситуацию попал командир корабля Герасим Селивёрстов. Отбившись от истребителей, экипаж пришёл в район посадки и начал пробивать облачность. Пробивали-то её только лётчики, остальные же ожидали, что из этого выйдет. Вздых облегчения раздавался лишь на высоте 500 метров. А тут еще туман, но это была его только первая атака, и Селивёрстов успел сесть.

В более сложной ситуации оказался экипаж В.И.Калыгина (340-й авиаполк). В пятый раз провёл по словацкому маршруту свой корабль штурман С.П.Тимофеев.

...Его боевая биография началась с первого дня войны в составе 7-го авиаполка в качестве стрелка-радиста. Защищать такую махину, как ТБ-3 – дело благородное, но всё же лучше руководить его полётом. Пересел на штурманское сиденье. Трудно было без специальной подготовки, но, как говорится, дорогу осилит идущий.

Свою штурманскую стезю Тимофеев осилил и шёл по ней уверенно. Шутка ли: за два с половиной года от стрелка-радиста до штурмана эскадрильи, от старшего сержанта до капитана. Уже под конец войны, представляя Тимофеева к званию Героя Советского Союза, командир авиаполка Фёдор Степанов указывал: «В воздухе отлично ориентируется, находчив, в трудную минуту не теряет самообладания, проявляет мужество и героизм. Часто, попадая в сложную обстановку, выходил победителем».

Это уж точно: выходить из сложной обстановки Северьян Петрович был мастер. Правда, не всегда удавалось из воды выходить сухим, но всё же жизнь свою, а также своих боевых товарищей спасал. Это – факт. Спасали и его жизнь.

В теплую майскую ночь 1942 года, двадцатого числа, их ТБ-3 завис над Дорогобужем. Над целью его кружил командир корабля Г.П.Сибилев, а все остальные швыряли за борт конникам П.А.Белова привезённый груз. В пылу работы атаку истребителя прозевали, а тот ударил больно: бортовой техник, его помощник, радист и стрелок получили ранения, досталось и самолёту – выведен из строя левый средний мотор, пробит бензобак, в Ф-1 загорелись ракеты и чехлы.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1070, л. 46.

Обжигая открытые части тела, штурман вышвырнул в окно горящие ракеты, потушил огонь на чехлах, заткнул в бензобаке дыры и бросился на помощь раненым. Завершив эти дела, сел на место бортового техника и вместе с летчиками повёл ТБ-3 домой. И так довольно сложную ситуацию обострил подбитый мотор – ему вздумалось загореться. Кое-как перетянули линию фронта, штурман выбрал более или менее приличную площадку, куда Сибилев и посадил горящую машину. На земле пожар удалось загасить, самолёт и экипаж были спасены. Из сложной ситуации вышли победителями.

2 августа 1942 года на боевом курсе, как раз в тот момент, когда Тимофеев только-только послал бомбы в расположенную в лесу восточнее Ржева технику противника, несколько зенитных снарядов вонзились в подбрюшье ТБ-3. Один из них разорвался в кабине штурмана. Осколки впились в руки, лицо и живот, разбили все навигационные приборы. Другой снаряд вывел из строя левый средний мотор. Теперь помощь штурману оказал бортехник. Оставшись в побитой кабине, Северьян Петрович продолжал вести самолёт на свой аэродром. Дотянули. И из этой сложной ситуации вышли победителями.

Сколько же их было, вот таких побед! Над врагом, в борьбе с пожарами и повреждениями, со всеми силами зла, которыми мостились трудные дороги войны. Не счесть...

Вот и этот тяжёлый полет на «Три дуба» стал очередной победой экипажа в противоборстве с коварством погоды. Преодолев зону обледенения, достигли района цели и, присматриваясь к земле через «окна» в облачности, пошли вниз. Уже на высоте 1500 метров стало понятно, что аэродром затянуло туманом. Калыгин спросил у штурмана:

– Может, вернемся?

– А может, попробуем? Мы точно над аэродромом?

Тимофеева поддержал правый лётчик В.И.Попов. Пошли дальше вниз. Северьян Петрович стал за спиной командира и начал пристально следить за землей и показаниями высотомера. Работёнка была на нервах. От сознания того, что можно «поцеловаться» с землей, всё тело покрылось испариной. Опускались в абсолютном молчании, все, кроме лётчиков, бросили свои дела и занимались только просмотром земли. Молоко тумана начало темнеть на высоте 300 метров. Через полминуты стало ясно, что это пробивается лик земли. Но облегченно вздохнули только на двухстах метрах, когда окончательно убедились, что родная и долгожданная земля обозначилась рельефом и контурами.

Чирсков, признавшись, что и они сидели как на иголках, выговор экипажу все-таки сделал. Стало неприятно, ведь победили «его величество» туман. А победителей не судят.

Однако не все в единоборстве с непогодой сумели одолеть её строптивый нрав. Заместитель командира эскадрильи 7-го авиаполка М.П.Алексеев совершал в эту ночь свой 198-й боевой вылет. До юбилейного двухсотого оставалась пара шагов.

Взлетели с базового аэродрома, имея на борту контролирующего штурмана Г.А.Соколова и 18 чехословацких воинов. Радист П.П.Сараев установил связь, через час полёта доложили на КП авиаполка о том, что миновали Самбор. Пришли в район цели, пробили облачность и стали делать заход на посадку. После третьего разворота попали в туман, и в трёх километрах от аэродрома упали на землю. Подробности катастрофы прояснились утром.

С восходом солнца экипаж Юрия Безбокова, вдоволь насмотревшись на окружающие аэродром горы, приступил к осмотру правого мотора. Бортовой техник Иван Находнев после тщательной проверки доложил, что устранить дефект не в состоянии. И так не ахти какое настроение упало до нуля.

Как раз в это время, когда ломали голову, как быть, кто-то заметил человека, шедшего, прихрамывая, по краю лётного поля. Был он без ремня и головного убора, на одной ноге сапог, на второй – тапок. Когда до него оставалось метров двадцать, радист Иван Карабанов узнал своего коллегу – это был стрелок из экипажа Алексеева Михаил Антонович Луцаев.

Подшли члены экипажа Нетудыхатко, самолёт которого стоял рядом с безбоковским. Испив воды, Луцаев рассказал, что их Ли-2 в тумане зацепился колесами за какое-то строение, перевернулся, ударился о землю и разломился в районе турели, где стрелок и находился. Его самого отбросило в сторону. Ударившись о землю, он потерял сознание. Когда пришёл в себя, увидел, что рядом стоят селяне. От них узнал, что весь состав экипажа и часть пассажиров погибли. В одном из домов деревни, около которой упал самолёт, его накормили и на повреждённую ногу дали тапок.

После доклада Чирскову к месту катастрофы самолёта Алексеева выехали все советские авиаторы, которые в это время находились на аэродроме «Три дуба» – офицеры оперативной группы и члены экипажей Нетудыхатко, Яблокова и Безбокова.

Зрелище было жутким. Переломанные пополам части самолёта лежали на земле в перевернутом виде, вокруг валялось несколько трупов, остальные были искорежены, перемешавшись с бензином, маслом и обломками самолёта. Зашли в Гайники. При падении Ли-2 снёс колесами крыши двух домов, к счастью, обошлось без жертв.

Похоронили погибших, как братьев по оружию, в одной братской могиле со всеми воинскими почестями 18 октября. Присутствовало много людей и всё руководство Словацким национальным восстанием. На траурном митинге выступил Чирсков. На свежем кургане земли воодрузили деревянный обелиск с поимённым списком погибших советских авиаторов и чехословацких воинов. Над Гроном прогрехотал троекратный ружейный салют, его эхо унеслось к горным вершинам.

Официальная версия гибели экипажа такова. «Командир корабля Алексеев, придя в район аэродрома на высоте 3000 метров, дал сигнал «я свой», получил разрешение на посадку, полностью убрал газ, перешёл в спираль и начал интенсивно терять высоту. Снизившись до 400 метров, дал газ, но остывшие на снижении моторы не заработали. Недотянул до аэродрома, упал в населённом пункте, пять человек экипажа погибли»<sup>1</sup>.

Вот их имена: командир корабля Алексеев Павел Александрович, штурман Трофименко Иван Максимович, лётчик Несмеянов Сергей Степанович, борттехник Беляков Валентин Кузьмич, радист Сараев Павел Петрович, проверяющий Соколов Георгий Анатольевич.

Дополнительные сведения о катастрофе мне сообщил Станко Бурса. Ему удалось найти оставшихся в живых пассажиров. Один из них, Вацлав Новак, рассказал, что в самолёте с бортовым номером «11» летели артиллеристы. Ли-2 пошёл на посадку, выпустил шасси и шёл над крышами домов. В конце села самолёт колесами зацепился за высоковольтную линию, крышу дома, ещё одного, а затем за жестяную крышу сарая. Метров через сто он упал.

Установлены некоторые имена погибших и раненых словаков. Погибли: начальник штаба артиллерийского дивизиона подпоручик Франтишек Урбанек, подпоручик Юрай Русин, солдат Владимир Кноп. Ранены: Юлиус Курчук, Йозеф Галло, Михаил Свирида.

После того как не смог улететь по причине неисправности мотора самолёт Юрия Безбокова, на аэродроме «Три дуба» скопилось три Ли-2. Один из них – Юрия Яблокова был уже исправен, но Чирсков, хорошо зная обстановку в повстанческом районе, держал его при себе на тот случай, если ситуация ещё больше осложнится и немцы подойдут к самому аэродрому.

На западной окраине «Трёх дубов» находилось кладбище разбитых самолётов. Сюда в дневное время борттехник перегонял свой Ли-2 для маскировки. Но выводили его на стоянку поближе к ВПП. Так поддерживалась постоянная готовность к вылету. Когда аэродром работал на приём и выпуск, экипаж находился на старте, помогая Чирскову.

В связи с тем, что днём у лётчиков особой работы не было, они имели возможность помогать в ремонте самолёта Нетудыхатко, а иногда и съездить в Банска-Бистрицу. Содействовал им в этом комендант «Трёх дубов». Питание в столовой чехословацкого истребительного авиаполка было не таким уж плохим, но, честно говоря, после обеда, а особенно после ужина есть хотелось, да и ночь проходила в трудной нервно-физической работе. Как-то Яблоков спросил коменданта насчёт того, чтобы советские рубли поменять на кроны.

– А почему не попробовать, – ответил на ломаном русском языке словак, – разве в банке смогут отказать советским лётчикам, которые привезли самого министра! Он очень доволен перелётом!

Отпросившись у Чирскова, уселись на мягкие сиденья комендантской «Татры» и, разбрасывая по сторонам комья грязи, помчались в повстанческую столицу. Кроме водителя в машине находились Яблоков, Севастьянов и лётчик Михаил Севастьянов.

Как только в банке раздалась русская речь, мгновенно во всех окошечках появились женские головки. Единственное, что удалось им растолковать, так это просьбу о встрече с директором. Призвав на помощь водителя «Татры», объяснили ему свою просьбу и услышали в ответ, что Немец запрещает менять русские рубли на чешские кроны.

Министра нашли в гостинице. Узнав о том, кто просит с ним встречи, Немец немедленно вышел из номера.

– О-о! Мой маленький лётчик! Вы опять прилетели? Мы вас помним. Здесь Дртина и Нижборский, давайте вместе пообедаем, а?

В ресторане «Золотой барон» обстановка была далека от военной. В переполненном и шумном зале цыганский оркестр играл «Очи чёрные», «Катюшу» и что-то ещё бойкое.

За столом, выслушав просьбу, Немец подтвердил, что банк не производит обмен валюты, и обратился к доктору Дртине:

– У тебя есть с собой деньги?

– Только сто крон.

– Этого вам хватит, друзья, с вами поедет мой адъютант и всё устроит.

– Спасибо, господин министр! Если вам куда надо – готовы полететь!

– О, надо, надо! Договоримся.

В магазине мясных изделий за 80 крон набили колбасой полный ящик, в соседней парикмахерской побрились, и на оставшиеся деньги купили ещё и сливовицы. Вернулись на аэродром довольные. Личное знакомство с министром использовали в полной мере.

Утром 16 октября после завтрака начальник оперативного отдела 4-й авиадивизии А.И.Иршин вошёл в кабинет И.И.Кожемякина.

– Товарищ полковник, прошу посмотреть боевое распоряжение на сегодняшнюю ночь. С начальником штаба согласовано.

– Присаживайся. Боевое донесение ушло?

– Ещё ночью!

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 28, л. 142.

Кожемякин стал читать документ: «4-я гв. авиадивизия в ночь на 17 октября выполняет специальное задание по выброске специального груза в интересах чехословацких партизан в пункт 6 км южнее Брезно. Кроме того, одним самолётом сбросить двух агентов в районе 43 км северо-восточнее Братиславы на точку №1 северо-западнее Лошанец (2,5 км юго-западнее Смоляница, 3 км северо-западнее Орешаны)». Это было то распоряжение штаба АДД, которое в самом конце боевой ночи получил генерал Г.С.Счётчиков.

Командир авиадивизии отдал приказ: «1. Командирам 13-го, 15-го и 335-го полков в ночь на 17 октября 1944 года произвести сброс грузов на точку 6 км южнее Брезно. 2. 15-му полку одним из лучших экипажей сбросить агентов в район 43 км северо-восточнее Братиславы. Выброску произвести без сигналов с земли, точно ориентируясь по местности»<sup>1</sup>.

Подписав боевое распоряжение, Кожемякин спросил:

– Задачу на сброс разведчиков я получил от Ковалёва еще ночью, он собирался сегодня к нам, но, вероятно, не будет, поэтому я сообщил её Циганенко в общих чертах по телефону и просил подобрать самый опытный экипаж. Ты не знаешь, кого он определил?

– Я только что обговорил с ним этот вопрос – намечен Юдин.

– Ну что ж, это хорошо, проследи за их тщательной подготовкой.

В соответствии с боевым распоряжением, авиадивизия должна была выставить на советско-словацкую трассу 42 самолёта (15 от 13-го, 13 от 335-го и 14 от 15-го авиаполков). Последний готовился к полёту в Словакию после месячного перерыва. За это время новый командир авиаполка В.С.Циганенко полностью вошёл в курс дела, стал, как говорится, на ноги.

Владимиру Саввичу шёл тридцать пятый год. За финскую войну награждён орденом Красного Знамени. Его лётная карьера, получившая инструкторский уклон ещё до начала войны, продолжилась в этом же направлении и в боевой период. Нетороплив, по характеру замкнут, строго придерживался буквы уставов и наставлений. Летал осторожно. Эти личные качества и инструкторские должности «засушили» Циганенко, поэтому на фоне колоритной фигуры Ульяновского он воспринимался несколько по-иному.

Авиационный корпус на Ли-2 подготовил для полёта на «Три дуба» 70 кораблей. Все запланированные Б-25 и Ли-2 вышли на трассу. 112 самолетов с базовых аэродромов и аэродромов подскока понесли на своих крыльях борющейся Словакии около ста тонн военных грузов и более двухсот бойцов. В небо поднялось свыше шестисот советских авиаторов. Жаль только, что не все крылья достигли цели. 37 экипажей задание не выполнили, из них только один по причине отказа материальной части, а остальные по метеоусловиям.

И всё же повстанцы получили серьёзную материальную поддержку: 69229 кг грузов и 154 чехословацких воина, а в Советский Союз было переброшено 43 человека и 4510 кг грузов<sup>2</sup>.

С высоким качеством, как и в прежние дни, выполнил свою задачу личный состав 4-й авиадивизии. Этот успех во многом зависел от двух экипажей, которые обеспечивали работу всего основного эшелона – от разведчика погоды и осветителя. Метеообстановку разведкал Алексей Прилепко: на маршруте местами обледенение, в районе цели шесть-восемь баллов, сигналы земли просматриваются. Как и раньше, информация была чёткой и всесторонней.

В деле обозначения НБП авиадивизия применила новшество – цветные САБы. Эту идею давно вынашивал штурман соединения Матвиенко. По его инициативе их опробовали на полигоне, затем при нанесении бомбардировочного удара. Андрей Иванович, согласовав вопрос с Карпенко, поручил штурману 3-й эскадрильи 13-го авиаполка С.М.Нечушкину подобрать на роль осветителя толковый экипаж. Тот, посоветовавшись с комэском Иваном Лазаревым, доверил это дело экипажу В.П.Каныгина.

За точку НБП взяли хорошо видимый ориентир – город Попрад. Именно здесь штурман Евгений Фёдорович Калиниченко и развесил свои цветные «абажурчики». После выполнения задания, оформляя документы, все лётчики свидетельствовали, что освещение точки НБП значительно облегчило их работу и помогло добиться высокого эффекта в выполнении задания. И действительно, результат оказался высоким, а мог быть ещё выше, если бы не фокусы погоды.

Первые самолёты работали на точке в условиях семерибальной облачности. Пятиугольник из пяти костров просматривался чётко. Хорошо были видны и подаваемые землёй ракеты – одна зелёная и две белые. 35 экипажей успели сбросить груз, а вот подошедшие последними семь попали на точку в тот момент, когда на неё накатила десятибалльная облачность. Ни малейшего просвета. Лётчики тыкались то сюда, то туда, опускались до критической высоты, но – тщетно. Семь гружёных Б-25 вернулись в Калиновку<sup>3</sup>.

Отлично отработали в эту ночь лётчики авиаполка Виталия Гордиловского: из 13 экипажей задание не выполнил только один – командира корабля В.И.Ромашевского, который пришёл на цель, когда она была закрыта.

Экипаж Василия Назаровича Котовича в составе полковой группы взлетел одним из первых. Уже на шестистах метрах вошли в тёмную массу облаков. Стёкла кабины затуманились дождевыми разводами. Стало темно. Котович и правый лётчик П.И.Семёнов вели машину по приборам. Набрал 2500 метров, перевели её в горизонтальный полёт.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 16, л. 395.

<sup>2</sup> Там же, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 40, л. 262.

<sup>3</sup> Там же, ф. 39, оп. 11515, д. 23, л. 53.



– Э-э, Петро, да у нас не работает авиагоризонт! Как бы не загореть!

Лётчики крепче жали в руках штурвалы, стали почаще поглядывать на приборы. Через несколько минут полёта пришла еще одна неприятность – погас подсвет приборов.

– Что за напасть! Семёнов, всё внимание приборам!

Правый лётчик, бросив управление, стал пристально следить за их показаниями. В тёмной кабине цифры и стрелки едва просматривались. Приблизившись вплотную к приборной доске, Семенов периодически информировал командира о скорости, высоте и давлении масла. Штурман Лука Аликин следил за курсом. В таких условиях добрались до цели, осторожно снизили машину до видимости земли и сбросили груз.

Большую часть обратного маршрута прошли над облаками. Лунный свет облегчал работу с приборами. В Калиновке сели в условиях низкой облачности. Чёткая работа всех членов экипажа, высокая техника пилотирования Котовича и Семёнова позволили завершить этот полёт благополучно. Пришли на командный пункт полка.

– Ну что, сибиряки, докладывайте!

Гордиловский назвал членов экипажа сибиряками неспроста: Котович – иркутянин, Семенов – из Кургана, Рощин – из Новосибирской области, Аликин – из Ачинска, а Сумарев – аж из далёкого Уссурийского края.

Выслушав доклад командира корабля, Виталий Александрович приказал своему заместителю по политчасти А.Л.Пашкевичу и начальнику штаба А.И.Бажанову представить всех членов экипажа к правительственным наградам.

– И не забудьте о действиях при бомбардировании Львова, – добавил он.

... Это случилось три месяца назад. В июле войска 1-го Украинского фронта перешли в наступление. Прорвав линию обороны немцев, освободили ряд городов и населённых пунктов. Противник поспешно отводил свои войска, на железнодорожном узле Львов скопилось большое количество эшелонов. Авиадивизии поставили задачу: в ночь на 19 июля уничтожить составы, станционные сооружения и железнодорожное полотно. От полка ушло 16 самолётов. Удар был мощным. Все вернулись в Умань, не было только Котовича.

Вскоре стало известно, что экипаж произвёл посадку вынужденно в районе станции. Чёрный Остров (20 км северо-западнее Проскурова). Туда на У-2 вылетел сам командир авиаполка. Все члены экипажа были живы, но получили ранения разной степени, особенно пострадали штурман и стрелок.

Опытному Гордиловскому достаточно было посмотреть место приземления, чтобы убедиться в мастерстве лётчика. Командир корабля сажал машину на «брюхо», с убранными шасси. Начало касания земли чуть заметно, затем постепенное углубление борозды. Всё бы закончилось хорошо, но на пути ползущей на фюзеляже машины оказался земляной вал. Б-25 прорезал его своим корпусом и развернулся на 180 градусов. Самолёт ремонту не подлежал.

Опросив членов экипажа, Гордиловский выяснил следующее. После бомбардирования цели попали под сильный обстрел ЗА. Лётчики маневрировали, но всё же один осколок поймали, причем он угодил в маслобак правого мотора, который дал полную раскрутку. Поставить винт во флюгер не удалось. Из-за увеличившегося сопротивления самолёт начал терять высоту. Лётчики вели его в четыре руки.

Над Проскуровым высотомер показывал уже 650 метров. Шёл дождь, земля не просматривалась. Прикинули, что до Умани дотянуть смогут, но тут стрелок Иван Сумарев доложил о том, что загорелся правый мотор. Командир корабля повёл Б-25 на посадку прямо перед собой. К счастью, пробив облачность, оказались над ровным полем. К нему-то Котович и притёр филигранно свой бомбардировщик. Но вот этот земляной вал!..

Среди тех, кто в 335-м авиаполку выполнил задание, необходимо отметить Журавкова (это его первый вылет после перехода из 13-го авиаполка), Фролова, Климова, Иванова, Рабиновича, Адясова.

В 15-м авиаполку отличился радист из экипажа В.М.Полянина Пётр Лысенко. Его работу в наградном листе командир авиаполка отметил так: «16 октября, выполняя специальное задание в Чехословакию, экипаж на подходе к цели попал в трудные условия ориентировки из-за плохой видимости и наличия горной местности. Путём приёма точных радиопеленгов радист помог штурману точно выйти на цель и выполнить задачу».

Надо сказать, что молодой экипаж Полянина был в полку на хорошем счету. В боевой жизни лётчика есть такие полёты, после которых он получает негласное признание своих коллег. Был такой полет и у Виктора Михайловича.

...В ночь на 30 июня 1944 года авиаполк наносил бомбардировочный удар по железнодорожному узлу Барановичи. Это был налет! Немцам устроили такой фейерверк, яркие картинки которого ещё долго стояли в глазах у лётчиков, и они часто вспоминали этот удар. Еще бы: горел эшелон с горючим, полыхали взрывы в эшелоне и на складе с боеприпасами.

Но всего этого экипаж Полянина не видел, так как на пути к цели его «тормознул» немецкий истребитель. Ударил он внезапно и точно: пушечным огнём разрушил хвостовую часть фюзеляжа, повредил левую мотогондолу, пробил золотник в системе выпуска левой ноги шасси. Пришлось разворачиваться на обратный курс. На борту имелись раненые – радист и стрелок.

Надо было дотянуть хотя бы до своей территории. Полянин сделал невозможное – привёл израненную машину прямо на свой аэродром и посадил на фюзеляж, так как шасси не выпускались.

Среди лётчиков авиации дальнего действия в годы войны ничто не ценилось так высоко, как спасение боевых товарищей, тем более раненых. Это был подвиг самой высокой мерки. Виктор Михайлович Полянин

его совершил. Однако им было сделано нечто большее: в экипаже, в котором экстремальная ситуация разрешилась подобным образом, отношения между его членами быстро перерастали в настоящее братство. Произошло это и в экипаже Полянина.

Отличился стрелок командира звена этого же авиаполка М.М.Гусева Михаил Иванов. Летели в чистом просторе поверх облаков. Штурман В.И.Анфёров доложил, что под крылом линия фронта. Его слова Иванов воспринял как предупреждение о возможной опасности, и он еще внимательнее стал обзирать безбрежное пространство, в котором плыл самолёт. Луна неполным своим диском тускло освещала бугристое поле облаков. Горизонт со стороны небесного светила был чист. В эту сторону стрелок посматривал изредка, уделяя особое внимание противоположной, более затемнённой стороне неба. Именно оттуда истребитель и напал. Ещё точно не убедившись, что это пират, Иванов прокричал по СПУ:

– Слева по борту истребитель!

Прошло несколько секунд, и стрелок убедился в том, что не ошибся, – «Ме-110» разворачивался для атаки. Ночное небо прорезала огненная нить, она потянулась с борта Б-25 в сторону неприятеля. И хотя пулёмётная очередь цели не достигла, однако было хорошо видно, как «мессер» отвалил в сторону, его атаку стрелок сорвал. Дальнейшую дуэль между бомбардировщиком и истребителем прекратил Михаил Гусев – потерей высоты он упрятал машину в вату облачности.

На следующий день после полёта стрелок в столовой столкнулся с начальником штаба полка Г.В.Разживиным, которого за его строгость побаивался. Георгий Владимирович, как истый штабист, частенько снимал «стружку» за нарушения при несении службы внутреннего наряда. За глаза его называли «гвардии рашпилем». Под этот «рашпиль» несколько раз попадал и Иванов. На этот раз встреча носила иной характер. От начальной похвалы стрелок, переминаясь с ноги на ногу, ступевался и покраснел.

В эту ночь впервые на задание в Словакию ушёл экипаж 15-го авиаполка В.Г.Комягина. Виктору Георгиевичу шёл двадцать восьмой год. Родился 31 декабря. Это делало его на год старше того, кто появился на свет на сутки позже. Отец погиб в шахте Донецка, оставив шестерых сирот, но мать с помощью советской власти сумела дать образование всем. Виктор поступил в горный институт и параллельно учился в аэроклубе. Началась борьба за выбор будущей профессии – инженерной или лётной. Завершила её путёвка комсомола в Луганскую авиашколу.

Отчёт боевым вылетам начался с июля 1941 года. Через одиннадцать месяцев стал командиром корабля, а еще через четыре – возглавил звено. К осени 1944 года количество рейсов в тыл врага перевалило за двести. Каждый из них, особенно на бомбардирование, редко выделялся чем-то особенным, ну может быть, только интенсивностью ПВО противника в зоне того или иного объекта, атакой истребителя, повреждением или отказом материальной части. Вот один из них.

... Случилось это в одну из августовских ночей 1943 года, когда АДД интенсивно обрабатывала дальнюю артиллерию немцев под Ленинградом. ПВО противника там была сильная, поэтому пришлось сделать несколько заходов, чтобы найти в ней лазейку. Сбросив на объект под названием «Муха» очередную порцию крупных фугасок, экипаж лёг на обратный курс. И тут выяснилось, что запаса горючего на борту самолёта мало. Произвели подсчёт. Он показал, что до Кратово недотянуть. По пути – запасной аэродром в Клину. Здесь и решили произвести посадку для дозаправки.

Вскоре показали его огни. Штурман Дмитрий Уваров уверенно доложил: «Клин!» Запросили посадку, аэродром дал разрешение. Выпустили шасси, построили по всем правилам коробочку, сели, погасили скорость и довольные стали сруливать с полосы. Довернули влево и – о, ужас! – в лучах фар собственного самолёта засветились стоявшие на аэродроме машины с крестами. В один миг всё тело, от головы до пят, сделалось ватным. Было такое впечатление, что всё оно состоит только из голых нервов, по которым пустили ток высокого напряжения.

Но уже в следующее мгновение правая рука двинула рычаг газа правого мотора резко вперёд. Довернув машину на полосу, Комягин, не убирая закрылок, дал моторам полные обороты и вихрем понёсся по взлётной полосе. После отрыва к бомбардировщику потянулись трассы зенитного огня. А тут, в наборе высоты, стали захлёбываться моторы. Сообразив, что происходит отлив горючего в баках, командир корабля немедленно перевёл самолёт в горизонтальный полет. Так, на бреющем, добрались до Клина.

Тот полёт многому научил и экипаж, и самого Комягина. Осторожность и ещё раз осторожность, даже тогда, когда всё предельно ясно...

Вот и к этому первому полёту в Словакию готовились серьезно. Штурман Н.И.Яшин над Брежно уже бывал, поэтому Комягин полностью доверился его опыту. По погодным условиям полёт оказался трудным. В районе цели уже господствовала десятибалльная облачность. Её толщину пробивали долго. Казалось, ей не будет конца. Был момент, когда хотелось потянуть штурвал и скорей уйти от этой гнетущей неизвестности. Но уверенность штурмана поборола эту минутную слабость. Расчёт Яшина оказался верным! На высоте 800 метров стрелок Трусов в разрывах заметил костры и немедленно доложил об этом командиру. Сбросили еще сотню метров и с ходу освободились от своих шести ПДМ. Теперь домой!

В 13-м авиаполку настойчивость проявил экипаж Г.А.Перекальского. Он прибыл на цель, когда она тоже оказалась закрытой облачностью. Командир корабля долго не раздумывал, лишь переспросил штурмана Сергея Андрианова:

– Ты уверен?

– Пробивай!

Перекальский завалил Б-25, будто истребителя, в резкий крен и отдал штурвал. Бомбардировщик, клюнув носом, стал круто ввинчиваться по направлению к земле. Ошеломлённый Василий Купцов сидел в готовности, чтобы прийти на помощь в любую минуту. Периодические вспышки самолётных фар вырывали на мгновения однообразную серую массу облаков, сквозь которую ничего не удавалось рассмотреть.

Андрианов лёг на пол кабины, почти прижался лицом к стеклу. Но там всё та же тёмная вата облаков. А под ложечкой сосёт – всё ли правильно рассчитал? Штурман знал, что этот вопрос сейчас, так же как и его, волнует каждого члена экипажа. Но ответ на него можно будет получить только тогда, когда кончится эта проклятая толщина облаков. Это в лучшем случае. А в худшем, когда снижение прервёт столкновение с горой. И штурман продолжал терзать себя этим вопросом – верны ли расчёты?

А в самолёте – тишина. Все в нервном ожидании. У Андрианова от напряжения глаза стали затекать слезой. Он хотел протереть их пальцами, но тут раздался голос радиста Николая Кралина:

– Огни!

Схватив ракетницу, штурман просунул её ствол в отверстие и выстрелил. Кабина озарилась зелёным светом, запахло сгоревшим порохом. Андрианов помотрел вниз. Там действительно, на значительном расстоянии в стороне от того места, где они «выпали» из облаков, мерцали огоньки сигнала. В следующее мгновение он оказался под потолком кабины, больно ударившись головой. Когда же вновь неведомые силы вернули его на место, заметил, что они удаляются от чего-то тёмного. Это был склон горы. Их спасла мгновенная реакция Георгия Перекальского.

А земля, зазывая самолёт, уже давала ответные ракеты. Дождавшись нужного момента, Сергей Андрианов левой рукой двинул ручку аварийного сброса. Открылись створки бомболюка. Двинул дальше – мешки ушли вниз.

Уже на обратном маршруте, дав командиру курс домой, штурман стал тщательно анализировать ту ситуацию, в которой только что побывал экипаж и которая могла закончиться трагически. «Поковырявшись» основательно в своих действиях, он пришёл к выводу, что большая часть вины за ним: надо было, вывалившись из-за облаков, осмотреться и только потом искать сигнал и устанавливать связь с землей, а он действовал скорее не разумом, а на волне эмоций, поддавшись крику «Огни!». И вправду, каждый полёт – учёба.

Постепенно в сознание стали вплетаться какие-то картинки из прошлого, которые были чем-то похожи на фрагменты из только что пережитого. Однако вспомнить это прошлое никак не удавалось. Дело дошло до того, что штурман стал отвлекать себя от мыслей делами. Это удавалось на несколько минут, затем он снова погружался в раздумья. Ах, вон что! Ну конечно же, это тот случай! Дорожка памяти повела его к полёту, который штурман совершил в экипаже заместителя командира эскадрильи Ивана Лазарева.

...Вообще-то с ним он слетал дважды. Оба полёта оказались рядышком, день за днём. Прибыл Сергей Васильевич Андрианов в авиаполк из высшей школы штурманов ГВФ весной 1944 года. Попал в экипаж к Перекальскому, который имел за плечами лет восемь лётного стажа. Звеном командовал Лазарев, занимая одновременно и неофициально должность заместителя комэска.

В апреле, когда весь авиакорпус интенсивно летал на Севастополь, зенитная артиллерия сбивала самолёт Прохорова. Его искали, но не нашли. Дмитриев приказал поиск продолжить. Вот тогда Лазарев и взял на борт молодого штурмана. Когда уже взлетели, спросил:

– Как ты думаешь, где их надо искать?

– Если есть сведения, что они шли от цели, да еще подбитые, то они стремились лететь самым кратчайшим путем.

– Верно! Голова!

Нашли. Среди многочисленных озёр под Полтавой. Облетели пару раз разбитый самолёт, увидели людей и прямо с борта сообщили координаты.

После посадки и доклада Лазарев, человек не очень-то многословный, сказал:

– Вечером летишь с нами на боевое задание!

Час от часу не легче, а тут ещё штурман корабля Семён Нечушкин:

– Готовься, всё будешь делать сам!

Полетели. И действительно, Нечушкин как сел за спиной у лётчиков, так и сидел там, ни разу не появившись в штурманской кабине. Всё шло хорошо до тех пор, пока над целью не попали в лучи прожекторов и не приняли на себя порцию зенитных снарядов. Машина загорелась и начала падать. Сыпались вниз долго, по крайней мере, Андрианову так показалось. Была даже команда Лазарева покинуть машину, но штурман, болтаясь в кабине, никак не мог поймать ручку открытия люка. И вдруг самолёт приобрел устойчивость, появились признаки полёта. Осмотрелись. Оба мотора работали, пожара нет, вероятно, пламя сбило большой скоростью при падении...

– Штурман, Сергей, ты что там, уснул?!

Андрианов очнулся, сбросил с себя груз воспоминаний и ответил командиру:

– Да нет, просто анализирую случившееся.

В целом 4-я авиадивизия сработала весьма успешно. Задание выполнили 35 экипажей, доставив в район Брезно 197 ПДМ общим весом 24.525 кг. В Умань с грузом вернулись семь самолётов: один из них (командир корабля И.М.Герц, 13-й авиаполк) из-за отказа бомбардировочного вооружения, а остальные шесть – по метеословиям.

Невыполнившие экипажи из 15-го полка сели на аэродроме кучно – Леонтьев, Пирожихин, Кокин, Блакитный. Инженер авиаполка Л.И.Захаров, имевший привычку объезжать на своем «Виллисе» все приземлившиеся самолёты, появился на стоянке «голубой восьмёрки» в тот момент, когда экипаж только выключил моторы. Подождя, когда останутся винты, Леонид Иванович спросил:

– Как матчась?

– Без замечаний, товарищ майор! – бодро отрапортовал Иван Блакитный.

Вот уже более года, как между инженером авиаполка и командиром корабля установились «сердечные» отношения. Причиной тому был случай, который по деликатным причинам не осел ни в одном официальном документе, а посему не имеет архивного подтверждения и не обозначен конкретной датой. Рассказал мне о нём в письме Леонид Иванович Захаров. Случай редчайший, а возможно, единственный в АДД, которому даже трудно подобрать определение.

...Случилось это летом 1943 года в Кратово. О взлёте на боевое задание сообщили все шестнадцать экипажей. Отлетел ввысь гул моторов последнего самолёта, затаился в ночном мраке опустевший аэродром, затих командный пункт авиаполка, расслабились те, кто в нервном напряжении обеспечил вылет на боевое задание. Пройдёт час-другой, и начнут поступать доклады. Какими они будут?

Телефонный звонок на КП – дело обычное. Поэтому на тот, что раздался примерно через час после взлёта самолётов, особого внимания никто не обратил. Трубку взял дежурный штурман. Он долго слушал, выражение его лица менялось, словно цвета радуги. Наконец он опустил трубку и обратился к Ульяновскому:

– Товарищ полковник, звонил неизвестный, судя по разговору, гражданский, докладывает, что в Новом селе бузят пьяные лётчики, которые приехали туда... на самолёте.

Когда сцена, подобная той, что описана в известном произведении Н.В.Гоголя, затянулась, Ульяновский только и смог произнести:

– Что-что? При-еха-ли?

– Он так сказал, товарищ командир!

– Захаров, а ну смотайся и выясни, как они там приземлились!

Село то было недалече, уже через двадцать минут «Виллис» медленно пробирался по его тёмным, вихлявым, но довольно широким улицам. Вскоре в тусклых лучах фар прорезались очертания бомбардировщика. Признаться, ехал Захаров по заданию командира с основательной долей недоверия к тому фикс-звонку, который оповестил о фантастическом появлении самолета в селе. Поэтому, когда его контуры обозначились прямо по курсу движения автомобиля, инженер даже протёр глаза. Но сомнений не было: впереди родной самолёт. Только вот чей? Захаров велел водителю объехать бомбардировщик и посветить фарами. Восьмерка голубая! Ваня Блакитный – полковой дед Щукарь!

Через несколько минут к самолёту на полусогнутых подошла стайка людей. Это был экипаж во главе со своим командиром.

– Товарищ майор, а как вы здесь оказались?

– Это я должен спросить у вас, как оказался здесь самолёт?

– Мы прикатили на колёсах.

– Но вы же должны быть на боевом задании!

– ???

– Прикажите экипажу организовать охрану самолёта, а сами ко мне в машину. Да, а как вы умудрились доложить о взлёте?

– Еще на разбеге!

– А потом?

– Потом придавили машину к земле, погасили скорость и просёлочной дорогой порулили сюда. – Блакитный опустил голову.

Как развернулись события дальше, каким был разговор Блакитного с Ульяновским и какие «пряники» он раздавал членам экипажа, обо всем этом Захаров мне не поведал...

В эту ночь в интересах Чехословакии работал еще один экипаж 15-го авиаполка командира корабля Л.Н.Юдина. Ему поручили особое задание. Циганенко решил усилить экипаж штурманом авиаполка.

Прежде чем вызвать Фёдора Ялового к себе, он долго думал: сказать или нет? Дело в том, что он решил, согласовав вопрос с командованием авиадивизии и обстоятельно обсудив его с Андреем Матвиенко, представить штурмана авиаполка к званию Героя Советского Союза. Наградной был готов, осталось только поставить подпись.

Владимир Циганенко знал Ялового давно. Ему нравился этот спокойный и уравновешенный офицер. Штурманское дело знал превосходно, постоянно стремился передать свой опыт молодым.

...Яловой пришёл в авиаполк в июне 1942 года на должность штурмана корабля из Челябинского авиационного училища, в котором три года отлетал инструктором. Уже первые боевые вылеты показали, что он

специалист высокого класса. Штурман авиаполка А.А.Горбачёв не мог нарадоваться. Качественное выполнение заданий обеспечило быстрое продвижение по службе: через год Яловой стал заместителем штурмана авиаполка, ещё через год сменил Горбачёва, который ушел в 335-й авиаполк. От лейтенанта до майора – за два года. Перед работой на Чехословакию Фёдор Степанович совершил двухсотый боевой.

Очень часто как передовому штурману ему поручали ответственные задания – лидировать на цель полк или соединение. В феврале 1944 года он выполнял эту роль при полётах на Хельсинки. 17 апреля успешно вывел полковую группу на военно-морской порт Констанца.

Через месяц после назначения на должность в июньском обзоре боевой работы соединения Кожемякин отмечал: «Примером умелого руководства штурманским составом, точного вывода на цель экипажей следует признать штурмана 15-го полка, коммуниста, члена партийной комиссии капитана Ялового. Он в каждом боевом вылете точно выводит экипажи на цель, чем достигается наибольшая эффективность бомбардирования».

А вот что сказал в беседе со мной о нём бывший его «шеф» штурман авиадивизии А.И. Матвиенко: «Яловой – грамотный, опытный специалист, я на него всегда надеялся и мог положиться». Коротко и ёмко.

Вот и сейчас, когда авиаполку доверили ответственное задание, Циганенко решил усилить экипаж Юдина наиболее опытным штурманом. Решив, что о представлении Ялового к награде говорить преждевременно не стоит, командир авиаполка пошёл к нему в кабинет.

– Фёдор Степанович, ночью мы с тобой решили, что на Братиславу пойдёт экипаж Юдина. Может, ты с ним летаешь? Уж больно ответственное задание.

– Согласен!

– Тогда займись их подготовкой персонально.

Яловой как штурман авиаполка летал на задания практически со всеми экипажами и знал боевые качества своих подчинённых не понаслышке. Вполне естественно, у него складывались впечатления и о лётчиках. Со многими из них он шёл в бой, не задумываясь. Но больше всего штурману авиаполка нравилось летать с командиром эскадрильи Львом Николаевичем Юдиным.

Во-первых, это был честнейший человек. Любое сделанное дело, в том числе и боевой вылет, он никогда не приукрашивал в свою пользу, докладывал или рассказывал о нём так, как было, один к одному. Во-вторых, в полку он слыл острословом, балагуром и пародистом. Шутил он остро, но безобидно. По этим своим свойствам всегда был в центре внимания, люди к нему тянулись как пчёлы к цветку.

И самое главное – он никогда не жаловался на трудности сам и возмущался, когда нытьём занимался кто-либо другой. Стукнет, бывало, кулаком по столу, возмутится, разолкует и получается, что вроде никаких трудностей и нет. Он учил своих подчинённых эти трудности преодолевать.

Но был, как и все, не без недостатков. Главный из них – горячность. Однако быстро отходил.

Вся подготовка экипажа к предстоящему полёту проходила в кабинете штурмана авиаполка под его непосредственным руководством. О задании, кроме экипажа, знали только руководители авиакорпуса, авиадивизии и авиаполка. К полёту подготовились лётчик В.К.Манышев, радист А.А.Сахно, стрелки Н.К.Сподарец и Е.И.Забояркин. Сведения о погоде – общие и ограничивались районом Брезно – Зволен. Дальше на юго-восток – неизвестность.

Экипаж прибыл на аэродром за час до назначенного для вылета времени. Как раз в эти минуты самолёты полка уходили на задание. Проверив готовность материальной части, стали ждать пассажиров. Подъехал Циганенко. Юдин был с ним на равных, в узком кругу обращался на «ты», однако в официальной обстановке соблюдал субординацию.

– Товарищ подполковник, хочу поздравить вас с праздником.

– С каким это, Леонид Николаевич? – ожидая подвоха, спросил Циганенко.

– Сегодня ровно месяц, как вы стали командиром полка!

– Тоже еще нашёл дату. Месяц – это не срок.

– Так на войне – год за три! Тем более на такой хлопотной должности!

– На что ты намекаешь?

– Спасибо за приглашение на юбилей!

– С этого бы и начинал!

Все рассмеялись. Как это важно вот так, перед ответственным заданием разрядить обстановку, снять нервное напряжение. В вечерних сумерках прорезались две тусклые светящиеся точки.

– Везут первого, – сказал Циганенко.

– Так их же должно быть двое!

– Второго подвезут позже, так надо.

К самолёту подъехала полуторка, скрипнули тормоза. Из кабины вышли двое – майор в шинели с малиновыми погонами и молодой человек лет двадцатипяти, в добротном плаще.

– Знакомьтесь – ваш пассажир, – майор взял парня под локоть.

Молча пожали друг другу руки. Гость расстегнул плащ, из бокового кармана извлёк пачку папирос «Казбек», распечатал, предложил желающим. Яловой заметил, что на нём надето, по крайней мере, ещё два плаща разного цвета. И ещё он заметил, что пассажир говорил с акцентом.

После перекура майор уехал, а правый лётчик пригласил гостя в самолет, задёрнул занавеску, отделяющую кабину лётчиков от навигаторской, усадил его на сиденье, затем спустился на землю и закрыл входной люк.

Минут через пятнадцать к самолёту подошла та же машина. Тот же майор привёз второго пассажира. Он был в годах, по внешнему виду тянул лет на пятьдесят, круглолицый, из-под шапки выбивались седые волосы. Рукопожатие крепкое, вид спортивный. После нескольких общих фраз ему предложили подняться в заднюю кабину.

Подробностями задания, сведениями о разведчиках я не располагаю. Один лишь документ из РГВА сообщает данные о месте десантирования и ведомство, которое заказало этот полёт. Вот этот документ.

«Начальнику Спецотдела НКО полковнику Беднякову. В развитие личной договорённости с Вами, сообщая, что группа секретных агентов в количестве двух человек, сопровождаемая капитаном Лазаревым, направляемая самолётом из Москвы в Калиновку 13 октября 1944 года, должна быть выброшена с самолёта на парашютах в районе, обозначение которого даётся ниже: карта 1:100 000, издания 1940 года, лист М-33 – 131 (район Малацки). Координаты пункта выброски: квадрат 74,76 (опушка леса, что 1 км северо-западнее Лошанец). По оперативным соображениям выброску группы в намеченный район прошу произвести возможно скорее. На прилагаемой карте район выброски заштрихован красным карандашом. Начальник 1-го отдела 1-го Управления ГРУ КА полковник Коновалов». На документе стоит резолюция: «Ермолину. Договориться с Веденевым во всех деталях выброски»<sup>1</sup>.

Пожелав доброго пути, Циганенко и майор отошли в сторону. Экипаж занял свои рабочие места, щёлкнули люковые замки, зарокотали моторы. Порулили на старт. Разбег, взлёт, набор высоты – и облачность приняла бомбардировщик в свои объятия. После Станислава она стала редеть, а вскоре и вовсе пропала. Миновали Чоп, дошли до Мишкольца.

– Экипаж, смотреть воздух!

Предупреждение Юдина оказалось своевременным: через несколько минут стрелки доложили, что над самолётом проскочила пара истребителей с включёнными АНО. Когда они вновь попали в поле зрения, Юдин сказал:

– Настоячивые кавалеры все-таки просят свидания. Меняем курс!

– Курс двести сорок семь!

От истребителей оторвались, но совсем неожиданно натолкнулись на букет прожекторов.

– Командир, бери влево!

– Но так окажемся над Будапештом!

– Его обойдём с юга.

Минут тридцать летели без приключений. Впереди заблестела свинцовая гладь Балатона. Озеро «зацепили» левым крылом.

– Курс ноль!

Самолёт по-прежнему шёл в безоблачном небе, ровно гудели моторы, штурман «колдовал» с картой, лётчики вели машину, стрелки следили за воздухом, а пассажиры ждали своего часа. Между городами Дьер и Комарно самолет пересёк ленточку Дуная. Яловой включил секундомер и дал курс на точку сброса, определил продолжительность полета к ней. Через восемь минут и пятнадцать секунд можно будет снижаться. Занимаясь расчётами, штурман не заметил, что самолёт идёт в облачности и земли уже не видно.

Расчётное время истекло и по команде Ялового командир корабля начал снижать самолёт и строить коробочку. Юдин вёл машину, придав ей самый малый угол снижения. Это и понятно: место горное, да еще и незнакомое. На 800 метрах появились «окна». Яловой лёг на пол кабины и в окошечко стал наблюдать за ориентирами. Вот дорога, вон речушка.

– Мы над точкой!

– Вы уверены, Фёдор Степанович?

– Если есть ошибка, то она небольшая, командир!

– Заходим, только сбрасывайте скорей!

Первым за борт ушёл пассажир из кабины стрелков. Забояркин доложил, что парашют раскрылся. Юдин повел машину на второй круг. Высота та же – 800 метров. Крылья самолёта резали облака, несли машину над точкой сброса. Подошло время прыгать второму пассажиру. Яловой по СПУ дал команду, Юдин махнул рукой, Манышев ударил парня рукой по спине, а тот... остался в кабине.

– Что ты возишься с ним! Делаю второй заход! Всё повторилось. Юдин явно нервничал:

– Фёдор Степанович, надо помочь!

Яловой протиснулся по лазу. Манышев сел на своё место. Штурман посмотрел на пассажира, он был спокоен, но даже в матовом свете плафона было видно как бледно его лицо. Положив руку на плечо парня, Яловой стал ожидать команды Юдина. Парень вёл себя спокойно.

– Пошел! – командир махнул рукой.

Фёдор Степанович легонько подтолкнул пассажира, и тот, не раздумывая, бросился в чёрный квадрат ногами вниз. Штурман посмотрел на часы. Они показывали один час 14 минут.

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 39.

Обратный полёт протекал в сложных метеоусловиях – сплошная облачность, дождь со снегом, местами обледенение. Добрались благополучно, сели, зарулили на стоянку. Встретили командир авиаполка и майор, подробно расспросили о выполнении задания, сообщили, что сведений пока нет. Все поехали в столовую. Экипаж ушёл на отдых, а Циганенко так и не сказал Яловому, что он представлен к званию Героя Советского Союза, что документ, пока он готовился к полёту, в течение одного дня подписали и Кожемякин и Счётчиков. Пусть награда, если она состоится, будет для штурмана авиаполка приятной неожиданностью. А известий от десантников не поступило и к вечеру.

– Мы беременны происшествием, – прокомментировал это молчание пассажиров Юдин, встретившись на ужине с Яловым.

– Ты о чём?

– Это любимая поговорка нашего бывшего командира Ульяновского.

– Я верю, Лёня, в добрый исход.

После ужина тучи сгустились. Экипаж собрали в кабинете командира авиаполка, где вновь отвечали на вопросы представителя спецслужбы. Лишь в полночь пришло подтверждение о благополучном десантировании и причине задержки информации – разведчики были десантированы с ошибкой. Вот сообщение, которое поступило из ГРУ: «Генерал-майору Беднякову. Сообщаю, что по донесению наших агентов, выброшенных на парашютах с самолёта в ночь на 17 октября (командир корабля майор Юдин), они приземлились на территории Венгрии, южнее Пусты Федымеш, что в 40 километрах юго-юго-восточнее от намеченной цели (от района Лошанец на территории Словакии). Коновалов». На документе резолюция: «Сообщите тов. Веденееву, что сбросили не туда, куда нужно»<sup>1</sup>.

5-й авиакорпус действовал, как и прежде, с базовых аэродромов и подскока. Боевое распоряжение в соединения поступило в 16.00. Вот что оно предписывало 53-й авиадивизии: «В ночь на 17 октября 1944 года выполнять специальное задание по десантированию чехословацкой бригады. 25 самолетов Ли-2 посадить на аэродром подскока Ясенка, и в период 24.00 – 01.30 доставить груз и личный состав на аэродром «Три дуба». Самолёты, находящиеся на аэродромах основного базирования, на «Три дуба» посадить в 20.45 – 24.00. Взлёт по своему расчёту времени»<sup>2</sup>.

Аналогичное распоряжение поступило и в штаб 54-й авиадивизии, которой предстояло действовать с подскока Ионичи и основных аэродромов.

Боевая ночь выдалась трудной, с неприятностями для многих экипажей, с обстрелом аэродрома подскока, с воздушными боями, авариями, потерей людей и самолётов.

В 13.00 немцы начали обстрел Ионичей. Продолжался он ровно час. За этот период времени артиллеристы выпустили 30 снарядов. Огонь дальнобойной артиллерии корректировала группа «Ме-109». Противнику удалось повредить пару Ил-2, среди личного состава частей ВВС были жертвы. К вечеру все воронки на ВПП засыпали, и аэродром Ионичи смог принять транспортные самолёты.

Но главная неприятность поджидала экипажи в воздухе – на маршруте и в районе цели. С подскока и базовых аэродромов поднялось 70 Ли-2. Не выполнили задание 28, из них 22 из-за сложных метеоусловий.

40 Ли-2 наперекор всем преградам сели на аэродроме «Три дуба». Из самолётов ступили на родную землю 154 воина, а из грузовых салонов аэродромные команды выгрузили 44 704 кг различных грузов. Обратными рейсами в Советский Союз улетело 43 человека и 451 кг различного имущества<sup>3</sup>.

Вылетом в ночь на 17 октября переброска 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады в основном завершилась.

Работали лётчики в сложных метеоусловиях: по маршруту до Попрада малооблачно, затем десять баллов, в районе цели меньше.

На пути к Зволену экипаж 23-го авиаполка под руководством И.Ф.Мандрикова. Ведёт корабль штурман А.А.Кисиль. Это их четвёртый полёт на «Три дуба». Дважды отвозили 76-миллиметровую пушку, а вот теперь на борту несколько словаков, боеприпасы и винт для самолёта Нетудыхатко. После взлёта и набора высоты Кисиль вышел в салон поговорить с пассажирами.

Несколько дней назад, когда возили пушку с прислужгой, он познакомился с одним из них. Им оказался советский лейтенант, переодетый в словацкую форму. Мосвич. На «Три дуба» по погоде тогда не пробились, с полпути повернули назад. Посадили их в Черлянах. Кисиль предложил новому знакомому вместе переночевать, благо свободных мест в общежитии оказалось предостаточно.

Как лейтенант оказался в чехословацкой бригаде, расспрашивать было неудобно, а вот о том, как словаки ждали этой переброски на родину, как они относятся к русским и многом другом, Кисиль узнал подробнейшим образом. После этого разговора штурман стал смотреть на десантников по-иному, они стали ему как-то ближе, роднее.

Вот и сейчас, воспользовавшись тем, что полёт протекает нормально, он вышел в салон, полагая, что пассажиров надо подбодрить, но все они, уткнувшись лбами в иллюминаторы, пристально просматривали тёмный фон земли. Постояв минуту-другую, Кисиль вернулся на рабочее место, хотел было сесть, но тут

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 7.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 5-го ак, оп.ё, д. 26, л. 18.

<sup>3</sup> Там же, ф.39, оп. 11519, л. 1070, л. 47.

почувствовал, что самолёт стал подрагивать. «Наверное, пошла облачность», – подумал он и посмотрел за борт. Точно. Ни луны, ни звёзд.

Так, уже больше не видя земли и не вставая с сиденья, по расчёту времени довёл свой самолёт до аэродрома «Три дуба». Иван Мандриков благополучно посадил Ли-2, подрулил к месту выгрузки, поставил моторы на малый газ. Началась разгрузка.

Анатолий Кисиль сидел на месте правого лётчика и смотрел в форточку. Вдруг его внимание привлёк огонёк: кто-то шарил лучом фонарика по борту самолёта. В фигуре человека было что-то знакомое. Присмотрелся. Не может быть! Кисиль сорвался с места, лавируя в салоне между людьми, пробился к двери и спрыгнул на землю.

– Толя, а я тебя ищу!

Сомнений не было – перед ним стоял Цареградский.

– Миша!

Обнялись.

– Ты как здесь очутился?

– Работаю с Асмоловым!

– Да ну! Значит, и Алексей Никитович здесь? Здорово! А кто тебе сказал, что я должен прилететь?

– Нетудыхатко! Когда я узнал, из какого он полка, спросил о тебе. Он сказал, что ты тоже сюда прилетаешь, назвал номер самолёта, вот каждый ваш прилёт я и ищу тебя.

Отошли в сторону. Но гул самолётов в небе и на земле, шум от работающих моторов собственного Ли-2 не дали толком поговорить.

Встреча с Цареградским подняла у Кисиля волну тёплых воспоминаний более чем годичной давности. И хотя весь обратный путь, пробиваясь сквозь сплошную облачность, работы было много, он мысленно всё время уносился в лето 1943 года.

...Это было в разгар Курской битвы. Экипаж втянулся в почти каждодневную бомбардировочную работу. Взлёт поздним вечером, бомбардирование или освещение объекта, посадка, отдых. И всё повторялось снова. Лишь менялись названия населённых пунктов – Томаровка, Бутово, Лучки, Быковка, Покровка, Лески, Белгород.

Не ведал тогда, в разгар Курской битвы, Кисиль, что решаемая на самом верху одна из многочисленных проблем агентурной работы докатится до его экипажа. Начальник Украинского штаба партизанского движения комиссар государственной безопасности Т.А.Строкач обратился к командующему АДД маршалу авиации А.Е.Голованову со следующей просьбой: «Прошу ускорить ответ на наш номер 005 760 от 13 июля по вопросу выделения самолёта для оперативного использования представителей УШПД на Юго-Западном фронте товарищем Асмоловым»<sup>64</sup>.

25 июля, опускаясь вниз, команда докатилась до экипажа Н.И.Татаринцева – срочно перелететь на аэродром Можняковка (район Сватово) для выполнения специальных заданий Штаба партизанского движения при Военном совете Юго-Западного фронта. Вот тут и познакомились с Асмоловым и Цареградским, которые руководили их работой.

Возили в основном людей. Уже через два дня десантировали группу парашютистов в район Запорожья. Потом взяли курс на Казарские, затем на Кабышские леса. Летали то каждый день, то через день. Шесть раз появлялись над разными точками в районе Черкасс и столько же в районе Хорола. Работали до 20 августа. За 19 вылетов десантировали 110 человек и 6100 кг грузов.

Среди пассажиров, перебивавших на борту самолёта, были и девушки. Особенно запомнилась одна. Ей было 19 лет, москвичка. Красивая – глаз не отвести. Так получилось, что её несколько дней подряд не могли отвезти из-за неблагоприятной погоды. Познакомились. Аня только что окончила курсы радистов, готовилась к первому боевому заданию и очень боялась прыжка с парашютом. Кисиль как мог успокаивал девушку, давал советы. Договорились, что он напишет ей на школу радистов. Выбросили её группу благополучно, вскоре пришло сообщение о том, что они приступили к работе.

Вернувшись после командировки в Мичуринск, Кисиль написал, как договорились, письмо. Ответа не было долго. Лишь месяца через два он распечатал конверт. Это была весточка от Цареградского. Михаил сообщил, что Анна успешно выполнила задание, вернулась, готовилась к новой заброске в тыл, но произошла нелепость: вместе с подругами она купалась в реке у железнодорожного моста, внезапно налетели немецкие самолёты, девчата даже не успели выйти на берег.

Печальное известие ошеломило Кисиля, он долго не мог прийти в себя, однако время и постоянная напряжённая работа приглушили боль. Но только приглушили. Вспоминал он о девушке часто. Вот и теперь, встретившись с Цареградским, не мог не спросить о том, как она погибла. И думал о ней до самой посадки. И не мог уснуть до самого рассвета.

Успешно выполнил задание по переброске двух человек и 1000 кг груза экипаж командира второй эскадрильи 7-го авиаполка М.А.Баженова. Самолёт привёл один из опытнейших штурманов соединения штурман эскадрильи Михаил Петрович Орлов.

...Было ему тридцать семь лет, на войне с первого дня, количество боевых вылетов подходило к заветному рубежу – 250. Это на 90 больше, чем у командира корабля. На груди ордена Ленина, Отечественной войны

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 699, л. 19.



1-й степени и два Красного Знамени. За всю войну ни одного невыполненного задания, ни одной потери ориентировки. Помогал ему в трудном деле самолётовождения ещё один ас своего дела – начальник связи эскадрильи П.П.Сараев. По количеству боевых вылетов он обошёл даже штурмана – радист готовился закрыть третью сотню. Взаимопонимание у них было полнейшее. Слаженная работа и приводила к неизменному успеху – любое задание было по плечу.

Погода этой ночи если и была для кого-то сложной, только не для экипажа Баженова. Командир корабля даже позволил правому лётчику Евгению Громову снижать самолёт в районе цели. Как-никак, а всё же девять полётов на «Три дуба» они уже сделали, приобретённый опыт позволял доверить молодому лётчику и такое сложное дело, как посадка. Всё обошлось.

Выполнение задания омрачила какая-то неполадка в маслосистеме моторов, но борттехник Валентин Белков быстро нашёл причину, устранил неисправность. Разгрузившись, немедленно пошли на взлёт. Сработали все члены экипажа хорошо, каждый на своём месте делал всё, чтобы задание было выполнено. Пожалуй, только стрелок Борис Фокин не употребил в деле свои функциональные обязанности – ему не пришлось нажимать на гашетки своих пулемётов. Но его глаза стерегли бомбардировщик.

Прекрасно выполнил задание экипаж 336-го авиаполка К.Я.Балашова. Ушли от истребителя и сумели посадить Ли-2 на «Три дуба». Казалось бы, что тут такого, ведь в подобных условиях работали все. Но дело в том, что командиру корабля исполнилось всего лишь двадцать два года, и это был его первый полет в Словакию.

Вновь на своём Си-47 повёз пару «виллисов» командир корабля Л.Г.Павов, и вновь задание выполнил успешно.

Серьёзные испытания выпали на долю экипажа этого же авиаполка Н.Н.Черненко. На пути к цели отказала радиостанция. Без радиосвязи в десятибалльной облачности задание не выполнить. Тридцать минут радист И.И.Буренков ковырялся в аппаратуре, ему удалось установить причину отказа и устранить неисправность. Штурман И.В.Алёшин восстановил ориентировку, и задание выполнили.

Экипаж из этого же авиаполка Л.А.Фалалеева вёз на «Три дуба» полторы тонны груза. Перешли уже на вторую часть маршрута, когда борттехник Михаил Мальковский заметил, что падают обороты левого мотора. Метнулся к форточке, так и есть: из-под капота пробивались красно-синие язычки пламени.

– Командир, выключай левый!

Фалалеев выполнил команду, дал правому мотору максимальные обороты, но машина начала терять высоту. Понимая, что на одном моторе идти дальше – это самоубийство, Фалалеев развернул Ли-2 на обратный курс, приказал Мальковскому организовать сброс грузов и уточнил у штурмана И.М.Мильруда местонахождение самолёта.

– В районе Сабинов.

– Ничего, горы перевалим!

Тем временем часть экипажа приступила к сбросу мешков и ящиков. Жаль было швырять в горы такой драгоценный груз, но, не сделав этого, можно было потерять и самолёт с экипажем. Когда за борт ушло приблизительно 400 кг, стрелка высотомера остановила своё движение.

– Василий, передай, пусть пока прекратят сброс!

Правый лётчик Панков передал приказание борттехнику. Задраили дверь, разошлись по своим рабочим местам. Так и долетели, сохранив оставшийся груз, на одном моторе.

Преодолел серьёзные трудности на пути к цели и экипаж 336-го авиаполка Е.Д. Иванова. О нём и его полёте следует рассказать более подробно.

... Евгению Дмитриевичу шёл двадцать девятый год. Детство было трудным, родителей не помнит, в шесть лет «сдался» в детский дом. Школа, два курса железнодорожного техникума в Борисоглебске, 2-я военная авиационная школа имени Чкалова, где приобрёл крылья. Это были крылья надежды. Но их перечеркнула война.

В 7-м авиаполку с октября 1942 года. К началу Зволенской операции Иванов совершил около двухсот боевых вылетов. В одной из характеристик говорилось: «Умело нацеливает свой экипаж на выполнение боевых заданий. Лётное дело любит, летает днём и ночью в сложных метеорологических условиях. Над целью ведёт себя мужественно и хладнокровно»<sup>1</sup>.

Так получилось, что экипаж, ставший постоянным, сколотился с приходом штурмана Валентина Прокофьева. До этого он ходил на боевые задания со многими лётчиками. Особенно запомнились полёты с В.М.Коротковым. Этот лётчик, сильный и опытный, постоянно учился, даже в боевом вылете, особенно при возвращении после выполнения боевого задания. Если летели над облаками, он условно принимал их за землю и совершал «заход на посадку». Коснулись «брюхом» – плохо, не коснулись – хорошо.

Прокофьев моложе Иванова на пять лет, да и боевого опыта поменьше, но сошлись характерами, притёрлись и слетались. Надолго в экипаже закрепились радист Б.З.Зацерковский и стрелок А.С.Егорушкин. Что касается правого лётчика, то они менялись чаще других, перед полётами в Словакию это место в самолёте занял Н.Я.Киринов.

Несколько интересных оценок своим коллегам по боевой совместной работе дал мне при личной встрече штурман Валентин Прокофьев. Считаю, что здесь они будут уместны. «Евгений Иванов – сильный и спокой-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 2, д. 41, л. 120.

ный лётчик. Никогда и никакой паники. Надо – идёт вперёд, с боевого курса не сворачивает. Я никогда не видел на его лице страха или волнения. Аккуратный. Брился каждый день. Перед вылетом у нас почти никто не брился – плохая примета, а он – ежедневно. С лица никогда не сходила улыбка. Как взлетит, папиросу в зубы и только меняет их до самой посадки.

Боря Зацерковский – это балагур. Среди радистов – Вася Тёркин. Как специалист – сильнейший. В полёте может найти исправность и устранить».

Перефразировав одно известное выражение, можно утверждать: скажи, какие боевые задания дают экипажу, и я скажу, что это за экипаж. К середине 1944 года небольшому коллективу под руководством Евгения Иванова стали доверять заброску в тыл врага разведывательно-диверсионных групп. Работали в интересах 1-го Украинского фронта с полевого аэродрома Чартория. Особенно интенсивно летали в конце июня и в июле. А в августе совершили рейс, который, без всякого сомнения, стал одной из славных страниц в истории АДД.

В ночь на 19 августа с аэродрома подскока Ежове экипаж стартовал с пятью пассажирами на борту. Их предстояло десантировать в разных местах. В 23.50 в 75 километрах на запад от Кельце сбросили двоих, а через час двадцать минут ещё троих в 30 километрах на северо-запад от Сандомира.

Мне понадобилось много сил и настойчивости, чтобы восстановить имена тех троих, которые были сброшены в районе Сандомира. Тогда на борту самолёта находились: командир группы под кодовым названием «Голос» Евгений Степанович Березняк, его заместитель Алексей Трофимович Шаповалов и радистка Ася Фёдоровна Жукова.

Выброска оказалась неудачной, разведчики испытали много лишений и трудностей, пока, наконец, не соединились и не приступили к выполнению задания разведотдела фронта. Это благодаря их информации и практической работе удалось предотвратить уничтожение уникальных архитектурных зданий, исторических памятников и промышленных предприятий старинного польского города Кракова. Члены разведгруппы «Голос» стали прототипами героев известного романа Юлиана Семёнова «Майор Вихрь», а затем и одноимённого многосерийного телефильма.

Через четыре дня после этого полета в ночь на 24 августа Евгений Иванов вновь взлетел с аэродрома Ежове с разведгруппой на борту. Вернее не взлетел, а взлетал. Ежове – это полевой аэродром, используемый для подскока. Узкий, песчаный, с наклоном. На нем базировались Пе-2. При взлёте ивановский Ли-2 повело влево, ещё не оторвавшись от земли, он ударил крылом «пешку». Начался пожар. Восемь десантников из одиннадцати, два Пе-2 и Ли-2 сгорели. Члены экипажа остались невредимыми.

В этот же вечер с этого аэродрома работал и экипаж Г.И.Губанова. Он взлетел с аналогичным заданием несколькими минутами раньше. Бортовой техник Владимир Кутовенко вспоминает: «Нашим заданием была выброска крупнённых групп разведчиков, снаряжённых стрелковым оружием и боеприпасом. В ожидании вылета группы объединялись, и между десантниками завязывался разговор. Тут были шутки, остроты, всё, кроме предстоящего дела. Подали команду на вылет. Полнённая миловидная блондиночка, перед этим бывшая объектом всеобщего нашего экипажного внимания, вдруг предложила встретиться в первый после войны Первомай возле какой-то станции метро.

Мы улетели первыми. Необходимую высоту для пролёта линии фронта набирали непосредственно над аэродромом. Командир корабля обратил внимание, что на ВПП, с которой мы только что взлетели, большой пожар. После выброски своей группы мы возвратились и узнали, что взлетавший за нами самолёт Евгения Иванова задел за Пе-2 и загорелся. Были жертвы, в том числе сильные ожоги получила блондинка».

Мне удалось установить имена разведывательно-диверсионной группы. Погибли: командир Ковалёв Михаил Михайлович и разведчики-диверсанты – Чернюк Александр Петрович, Давыдюк Александр Кузьмич, Полосенко Герасим Федосеевич, Ширма Дмитрий Лукашевич, Сосновский Вацлав Адамович, Векшин Михаил Алексеевич, а также радистка Алексеева Нина Константиновна. Остались в живых: заместитель командира по разведке Кононов Иван Фёдорович, заместитель командира по диверсиям Фомиченко Василий Аврамович и радистка Строгонова Екатерина Алексеевна. Это та «блондиночка», о которой упоминает В.Кутовенко.

Группа должна была десантироваться в Словакии в районе Чадца. Все имели опыт партизанской борьбы. Задачи группы: устанавливать дислокацию штабов соединений и частей, организовывать систематическое наблюдение за перевозками по железнодорожным и шоссейным дорогам, организовывать нарушения движения на участке Чадца – Жевец, устраивать засады, добывать документы». О важности задания группе говорит тот факт, что сам Г.К.Жуков вмешался в это дело и приказал отдать командира корабля под суд. Так что свой полёт на «Три дуба» в ночь на 17 октября Евгений Иванов совершал, будучи под следствием. Но это обстоятельство не помешало ему выполнить задание отлично.

Здесь надо сказать о том, что буквально через четыре дня после этого полёта Иванов военным трибуналом АДД был осуждён на восемь лет условно без поражения в правах и переведён в братский 336-й авиаполк. Лётчика обвинили в том, что он «вместо того, чтобы немедленно прекратить взлёт, пытался выправить направление самолёта на взлётные костры»<sup>1</sup>. 22 марта 1945 года судимость сняли. Вскоре лётчика представили к правительственной награде, в документе полёт в Словакию в ночь на 17 октября описан так: «По

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 2, д. 41, л. 120.

маршруту встретил десятибалльную облачность. Проявляя упорство, дошёл до цели, отлично произвёл посадку и в таких же условиях на обратном маршруте пошёл на свой аэродром».

Не обошлось в эту ночь без атак немецких истребителей. Экипаж 340-го авиаполка под руководством С.П.Ильина, выполнив задание, шёл обратным курсом. В районе Попрада обнаружили прожектор-мигалку, который при появлении самолёта участил подачу сигналов. Командир корабля приказал штурману Борису Королькову усилить наблюдение за воздушным пространством впереди самолёта, а радиста Павла Аптекарева отправил в салон на помощь стрелку. Сам же, пилотируя Ли-2 с лётчиком Николаем Кургановым, стал чаще поглядывать в боковое окошко. Меры предосторожности оказались своевременными и спасли экипаж от неминуемой гибели.

Атаку двух вражеских самолётов первым заметил стрелок Николай Волков. Немецкие лётчики организовали согласованное нападение на бомбардировщик: они зашли снизу сзади на одной высоте, при этом одномоторный старался освещать Ли-2, а двухмоторный в это время открыл огонь.

Очередь прошёлестела под фюзеляжем и плоскостями. Волков не остался в долгу. Вторую атаку нападающие произвели так же синхронно: один сверху сзади, второй – снизу сзади. И она оказалась безрезультатной. Чувствуя своё превосходство, немецкие лётчики организовали еще одно нападение. Манёвром и заградительным огнём экипаж отбился и на этот раз.

Обескураженные неудачей, асы потеряли бдительность, и один из них был наказан: у линии фронта, в районе Медзилабарц третьей очередью Волков зажгёт «Ю-88», он клюнул носом и потащил за собой дорожку огня и дыма. Надо сказать, что такой поворот событий не смутил второго немецкого лётчика, он продолжал преследовать Ли-2 и произвёл ещё две атаки, но огнём УБТ и ШКАСа стрелки отбились. Это была единственная победа в борьбе советских бомбардировщиков с немецкими истребителями на советско-словацкой воздушной трассе.

В районе Попрада на высоте 1400 метров с помощью той же мигалки на самолёт В.И.Ткаченко (340-й авиаполк) был выведен «Ме-110». В атаку он пошел спереди сверху справа. В результате воздушного боя Ли-2 получил несколько пушечных и пулевых пробоин в фюзеляже и плоскостях. При этом был ранен один член экипажа.

Не всем в эту ночь удалось выполнить задание и отбиться от активной ПВО противника. В свой тридцать четвертый боевой вылет с аэродрома Ионичи ушёл экипаж 340-го авиаполка К.К.Нестеровича. Взлетели в основной группе строго в назначенное время, дошли до Попрада, о чём доложили на командно-диспетчерский пункт в 21.12. На этом связь прекратилась. На «Три дуба» не садились и на свой аэродром не вернулись.

Пропали без вести командир корабля Константин Климентьевич Нестерович, штурман Николай Степанович Степанов, лётчик Владимир Иванович Замятин, борттехник Григорий Павлович Касьян, радист Иван Григорьевич Горбунов и стрелок Александр Михеевич Шпак. По всей видимости, самолёт был сбит истребителем противника.

В книге Н.С.Радула «Пылающее Рудогорье», изданной в Киеве в 1973 году, на странице 48 описан такой эпизод: «Раннее утро 17 октября застало нас в деревне Генцловицы, недалеко от венгерской границы... В горах случилось несчастье, разбился наш самолёт с десанниками. Надо спасать людей, может быть, кто-нибудь из них в живых остался».

Обогнули небольшую вершину, и глазам предстала жуткая картина. Транспортный самолёт с красными пятиконечными звёздами на фюзеляже, срубив огромные ели, лежит, распластавшись на земле, с обломанными крыльями, впереди самолёта валяются исковерканные моторы. Пилотская кабина, зарывшись в грунт, сплющена, как меха старой гармошки.

Осторожно приблизились к изуродованному самолёту. Дверь полуоткрыта. С трудом протискиваемся вовнутрь самолёта и видим перемешанную гору человеческих тел, сбитых в переднюю часть самолета... И вдруг послышался глухой стон... Выносим одного за другим тела десантников. Стон все отчетливее. Наконец, среди этого мессива приподнимаем молодого десантника... На полурусском-полусловацком языке объясняет: «Мы из корпуса генерала Свободы, летели на аэродром «Три дуба», сбились с курса и... вот такое несчастье». 22 десантника так и не увидели родной земли и близких. Перенесли и похоронили их вместе с пятью молодыми русскими членами экипажа самолёта в одной братской могиле».

Возможно, это был экипаж Нестеровича.

Можно предположить, что под огонь истребителя попал и самолет № 17 командира корабля 336-го авиаполка П.Е.Анушина. Экипаж был молодым, до этого полета Павел Евсеевич совершил двадцать пять боевых вылетов. Официальную проверку на технику пилотирования прошёл месяц назад. К заданию подготовились хорошо, в порядке находилась и материальная часть самолёта. Взлетели с Ясенок с оружием и боеприпасами. Через 24 минуты бортовой радист доложил о пролёте пункта Лиско. Это был его единственный выход в эфир. Командование авиаполка дождалось прилёта всех экипажей и подробно опросило каждого – кто и что видел. Из опроса, по всей видимости, и родился документ, в котором сказано:

«По докладом других экипажей в 23.27 в пятидесяти километрах северо-восточнее Попрада замечен аэродром противника, над которым по кругу летали пять самолётов с зажжёнными бортовыми огнями. На основании этих докладов можно предположить, что самолёт Анушина сбит истребителем»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11519, д. 1172, л.25.

Молох войны поглотил ещё шесть молодых жизней: командира корабля Павла Евсеевича Анушина, штурмана Валентина Христофоровича Игнатьева, лётчика Николая Яковлевича Потапского, борттехника Сергея Анатольевича Афанасьева, радиста Александра Михайловича Обухова, стрелка Николая Андреевича Давыдко. Все они были молоды, самый старший из них Афанасьев, ему исполнилось 27 лет. Анушкин на год моложе, Игнатьеву всего 22, а остальным лишь по двадцать лет.

Весть о том, что они пропали без вести, получили в разных концах страны: в селе Сосновка Челябинской области – мать Мавра Викторовна Обухова, в Темрюке – мать Елена Петровна Давыдко, в Днепропетровске – жена Раиса Антоновна и сын Павел Анушины, в Мартьяновском совхозе Омской области – мать Ефросинья Андреевна Потапская, в Киеве – супруги Игнатьевы. Уведомление не ушло только одному – Афанасьеву. Родителей у него не было.

Сведения от Бурсы: катастрофа произошла над селом Гемерска Полома, самолёт упал в лес на горе Флосе. Анушин якобы не погиб, а попал в плен, находился в австрийском концлагере, бежал в Швейцарию, где и умер в 1946 году. При аварии погибли десять десантников.

После взлёта на задание не вышел на связь экипаж этого же авиаполка командира корабля В.С.Мельникова. Взлетел и как будто в воду канул. Никто ничего конкретного сказать не мог. Однако через несколько дней все прояснилось, но этот рассказ впереди.

Первую потерю на словацкой трассе понёс 29-й авиаполк. Лётная часть экипажа Курала Рустемовича Рустемова готовилась на задание на базовом аэродроме. Свои проблемы решали командир корабля и правый лётчик Дмитрий Иванович Беседа. Обговаривали все детали полёта штурман Иван Алексеевич Шербак и радист Владимир Александрович Масленок. Перед обедом – общая полковая проверка готовности. Командир полка Н.Г.Афонин и штурман П.Н.Стёпин задали несколько контрольных вопросов и пришли к выводу, что экипаж к выполнению задания готов.

На аэродроме бортовой техник Василий Дмитриевич Шкуркин вместе с механиком досконально проверили моторы, а стрелок Иосиф Федорович Никитенко – бортовое оружие. Перед обедом у самолёта появился инженер эскадрильи И.Е.Сугробов, осмотрел машину, опробовал моторы. Сделав несколько незначительных замечаний, расписался в бортовом журнале.

После ужина перелетели на подскок Ионичи, загрузились, и в 19.34 поднял Ли-2 в воздух. Весь маршрут шли за облаками, достигли района цели, запросили землю о нижней кромке и приступили к снижению. Далее хочу отдать предпочтение официальному документу, однако, прежде одно отступление. В упоминавшейся уже книге штурмана А.И.Черешнева «Люди мужества» на странице 105 напечатано: «... Выполнив задание, Рустемов взлетел с аэродрома «Три дуба». На высоте 800 метров в районе Зволена его машина была атакована истребителем противника... Повреждённый корабль вести было невозможно, и командир решил произвести вынужденную посадку. Недалеко от города Брезно Ли-2 вовсе перестал подчиняться воле лётчиков и загорелся».

Дело было совсем не так. Хочу поправить Александра Ивановича документом. Вот его содержание: «Придя в район цели за облаками, командир стал пробивать облачность с включёнными фарами, создал экран, ослепил себя, и, не наблюдая за пилотажными приборами, потерял пространственное положение. При выходе из облаков перешёл в крутое пикирование и из-за недостатка высоты и времени на вывод самолёта врезался в землю. Самолёт сгорел, экипаж погиб»<sup>1</sup>.

Я думаю, что в этом донесении присутствуют некоторые элементы предположения, ибо всё произошло в облаках, то есть никто ничего конкретного не видел, а члены экипажа все погибли, то есть никто ничего не мог рассказать.

Но и этот документ вступил в противоречие с другими. В шифровке командира авиакорпуса в штаб АДД сказано, что «Рустемов при взлёте с аэродрома «Три дуба» врезался в гору, самолёт сгорел, экипаж погиб»<sup>2</sup>. Можно предположить, что шифровка была отправлена по горячим следам, что позже разобрались в этой катастрофе и дали новую, более объективную оценку случившемуся. Однако в итоговом документе по потерям авиакорпуса в Зволенской операции вновь говорится, что экипаж Рустемова врезался в гору при взлете с аэродрома «Три дуба» и эта потеря отнесена к разряду небоевых<sup>3</sup>.

Но, как оказалось позже, и эта версия была неверной. Из Словакии от упомянутого Станко Бурсы получил ошеломляющую информацию. По ней экипаж Рустемова перепутал аэродром «Три дуба» с площадкой в Брезно, столкнулся с горой и частично погиб. Частично! Два члена экипажа сгорели, третий умер от ожогов, когда его доставляли в больницу. Погибли и похоронены в Брезно Рустемов, Беседа и Шкуркин. В живых остались Щербак, Масленок и Никитенко. Последний якобы после аварии ушёл в лес, долго там скрывался, а потом все-таки, как пишет Бурса, «вернулся к людям». Щербак и Масленок говорили, что это у них вторая авария, и они в полк не вернуться, а уйдут в партизаны, что и сделали. И ещё одна деталь: Щербак, по рассказам очевидцев, женился. На месте аварии установлен памятник. Что и говорить, факты весьма интересные, однако проверить их, разобраться во всех противоречивых деталях я не смог.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф.39, оп. 11519, д. 1172, л. 139.

<sup>2</sup> Там же, оп. 11515, л. 32, л. 28.

<sup>3</sup> Там же, оп. 11519, д.1081, л. 48.

Как бы там ни было, но еще шестерых авиаторов не стало. Через месяц, как это было положено в войну, начальник штаба полка Р.В.Андреев подписал подготовленные кадровиками извещения о гибели.

В деревне Кузмайдак Казахской ССР его получил отец Рустемова, в городе Сталино – мать Беседы Агафья Николаевна, в селе Н.Даниловка Запорожской области – отец Щербака Алексей Никифорович, в деревне Лепёхино Смоленской области – отец Шкуркина Дмитрий Андреевич, в деревне Каменка Витебской области – отец Масленка Александр Матвеевич, в городе Мелитополе – мать Никитенко Ольга Андреевна.

Гибель экипажа Рустемова личный состав полка переживал долго, особенно командира корабля. Курал Рустемович был всеобщим любимцем. Прекрасный летчик, летал уверенно и с огромным желанием. Моральная чистота этого человека, его преданность делу нередко ставились командирами и политработниками в пример. Его внешность – средний рост, чёрные волосы, смуглый цвет кожи, узкие глаза и широкие скулы – выдавала национальность. Он был казах. А вот в характере ничего казахского: любил, в отличие от земляков, шутку, был вспыльчив, обходителен и пунктуален.

В эту ночь к тем трём экипажам, которые вынужденно сидели у Чирскова, добавился ещё один. От 1-го авиаполка на задание ушло девять самолётов. Один из них вёл командир корабля В.В.Захаров. На борту груз 1500 кг. Уже на подлёте к аэродрому забарахлил левый мотор. Борттехник Василий Иванов прислушался, подумал несколько секунд и, словно врач у постели больного, авторитетно изрек:

– Поршни, кольца... Выключай!

Иванову можно верить, борттехник он опытнейший, к нему за советами бегала вся техническая братия эскадрильи. Но что он может в воздухе?

– Штурман, сколько времени ещё лететь?

Илья Тищенко ответил мгновенно:

– Ещё двенадцать минут!

«Что делать? – лихорадочно думал Захаров. – Идти дальше? Но ведь мотор один, а внизу горы. Один мотор – это только вниз. Если что, наверх уже не выберешься. Возвращаться? Но на борту столько боеприпасов, там ждут каждый килограмм этого груза! Что делать?»

– Штурман, сколько?

– Ещё десять минут.

– Идём дальше!

Машина медленно теряла высоту, но это было не очень страшно, так как её запас ещё оставался, а до цели уже рукой подать. Дождавшись команды штурмана на снижение, Захаров, создав спираль, приказал лётчику Юрию Крылову держать штурвал, а сам целиком и полностью сосредоточился на приборах и визуальном осмотре пространства.

Трудное это было снижение, а главное – опасное. Если что, машину на одном моторе быстро не выправишь. Лишь только когда в облачном панцире пробилась еле уловимое светлое пятно, понял, что всё идёт хорошо. Земля прорезалась на высоте 500 метров. Коробочка, грузная посадка, но зато у самого «Т». Зарулили на стоянку, выключили мотор.

– Давай, Василий Хрисанович, решай, что и как.

Борттехника в экипаже все называли только по имени и отчеству, в том числе и Захаров. Ему было под сорок, а командиру корабля только двадцать один, почти в половину меньше.

Через десять минут Иванов доложил: пробило свечи, полетели кольца, без запчастей мотор не исправить.

Захаров пошёл искать Чирскова, а после доклада успел одному из лётчиков передать заказ на свечи и кольца. Особой работы на аэродроме уже не было, и Чирсков разрешил экипажу отдыхать. Только разместились в самолёте, пришли однополчане из экипажа Яблокова. Разошлись далеко за полночь.

И ещё об одном событии этой ночи. Несколько самолетов 7-го авиаполка вылетели со своего базового аэродрома, один из них принадлежал Г.И.Губанову. Предстояло перебросить 14 пассажиров. Шла погрузка. Подъехали техник отряда А.П.Зубков и инженер эскадрильи С.И.Бакун. Борттехник Владимир Кутовенко поджидал их давно: как-никак, а заправка антиобледенительной системы – акт, связанный не только с безопасностью полёта. Не одни же самолёты мёрзнут!

Получив жидкость, борттехник залил бачок, совсем не огорчившись, что остались излишки. Покончив с весьма тонким делом, он спрыгнул на землю и подошёл к группе пассажиров. Их было трое – женщина и двое мужчин. Присоединившись к разговору, вскоре убедился, что это медики, по всей видимости, словаки. И тут красная ракета – отбой. Гости расстроились.

Чтобы как-то их подбодрить, Кутовенко предложил «по махонькой». В связи с тем, что особых возражений не последовало, всё очень быстро организовалось. Первый, хлебнув неразведённого и восстановив дыхание, воскликнул: «О, русский шнапс!» Угостились все. Разговор пошёл в гору. И тут снова ракета, но уже зелёная. Прибежали Губанов и штурман Андреев (он подменял Нетюхайло), а с ними еще одиннадцать пассажиров.

– Летим!

В спешке Кутовенко не успел надеть подвесную систему парашюта, а уже в полёте посчитал неприличным оснащаться спасательными средствами тогда, когда пассажиры этого лишены. Но вмешался штурман.

Пришлось, подавив неловкость, приводить себя в порядок. Долетели нормально, распрощались с пассажирами, и Кутовенко стал руководить разгрузкой.

В обратный путь уходили пустыми. Поругали на старт, все занялись своими делами. Вдруг самолёт остановился.

– Кутовенко, опять кто-то впереди маячит, узнай, что там случилось! Борттехник вышел в грузовой салон, открыл дверь. Кто-то подбежал к самолёту и швырнул в проём какой-то тюк.

– Это ваши! – вот всё, что мог расслышать Кутовенко в шуме моторов. Рассматривать содержимое узла времени не было – предстоял взлёт. Уже на маршруте Владимир Иванович вспомнил о передаче. Развернул узел. В нем оказались планшеты, карты, лётные сумки и документы. Взял в руки комсомольский билет и ахнул – это же билет Ивана Анисимова! Эх, ребята!

В ночь на 17 октября три экипажа 1-го авиаполка работали по заявке РО НКГБ Украины. Назвать их персонально невозможно, как невозможно рассказать о том, какую работу выполнил каждый. Единственное, что удалось установить, так это то, что один из них доставил на аэродром «Три дуба» разведывательно-диверсионную группу под кодовым названием «Зарубежные». Этот факт мной установлен через книгу Б.С. Тартаковского «Смерть и жизнь рядом» и подтверждён в личной беседе с одним из членов группы – Владимиром Георгиевичем Волостновым.

Их было двенадцать. Командир отряда Александр Пантелеймонович Святогор (псевдоним «Зорич»). Комиссар – Фома Агладзе. Начальник штаба – Владимир Волостнов. Заместитель начальника штаба – Владимир Степанов, он же первоклассный специалист по изготовлению документов. Радисты: Вячеслав Бондарь, Нестор Степовой, Нина Чопорова, Яков Баштовой. Разведчики: Данило Грунтовой, Николай Трундаев, Вануш Сукасян, Татьяна Каширина. Все, кроме Агладзе и Кашириной, прошли практику боевой работы в тылу, будучи в отряде НКГБ Украины «Железняк». Он под командованием Зорича действовал на территории Польши. После выполнения задания отряд вышел из тыла противника и во Львове был расформирован. На его базе для работы в Чехословакии создали три самостоятельных группы. Одной из них и являлся отряд «Зарубежные».

Начальник отдела НКГБ Украины полковник Иван Данилович Сидоров поставил общую задачу: район действий – Братислава, на месте обрасти людьми и приступить к разведывательно-диверсионной работе, конкретизация задания перед вылетом.

Эту «конкретизацию» Александр Пантелеймонович описал так: «Перед нами стояла задача: обосноваться неподалеку от столицы Словакии, создать несколько мобильных разведывательно-диверсионных групп... Необходимо было также внедрить своих людей в учреждения противника, местную службу безопасности и органы «самоуправления», чтобы получать из надёжных рук важную информацию, уничтожать или насильственно переправлять к нашим фашистских бонз. И при этом надо было не забывать, разумеется, о вооружённой борьбе»<sup>1</sup>.

И хотя почти все члены отряда Зорича имели опыт боевой работы в тылу, тем не менее, на подготовку к новому заданию ушло около двух месяцев. Вооружились основательно: три миномёта, два пулемёта, автоматы, пистолеты, гранаты, мины, взрывчатка. Кроме этого, запаслись сухарями и продовольствием на три дня, картами, батареями для радиостанций «Белка», спиртом.

На аэродром прибыли засветло, загрузились. Ждать вылета пришлось долго, изрядно перемёрзли. Чтобы разогнать кровь, приняли по глоточку. Налили и экипажу на «послеполётный регламент». Наконец зелёная ракета позвала в самолёт. Поднялись в салон, разместились на сиденьях. Загудели моторы, хлопнула входная дверь, щёлкнул замок. Покатали на взлёт. Пассажиры прильнули к окошечкам.

Над линией фронта попали под зенитный обстрел, несколько прожекторных лучей нервно обшарили пространство, однако лётчики сумели уйти от неприятностей. Дальше полёт до самой посадки протекал без особых осложнений.

Первым по приставной лесенке на землю спустился Зорич. У самолёта стояла группа людей, в просвете открытой двери просматривался силуэт двухэтажного здания. Переговорив со встречавшими, Зорич дал команду на выгрузку.

Машина доставила отряд в село Старе Горы. Здесь размещался партизанский госпиталь. По обе стороны единственной улицы села тянулись крестьянские дома, этакое своеобразные грибочки – стены из белого известняка под красными шапками крыш. Гостеприимные словаки с удовольствием приняли на постой всех десантников. Волостнов же устроился у начальника госпиталя Карола Шишки.

На следующий день после прилёта Зорич смотался в Банска-Бистрицу, встретился с Асмоловым, доложил ему о задачах группы и планах формирования отряда. После встречи с руководителями Главного штаба партизанского движения и уяснения обстановки вокруг повстанческой территории Зоричу стало понятно, что сроки формирования отряда надо будет предельно сжать.

Через несколько дней радисты отправили в Киев донесение о том, что отряд готов к выполнению боевого задания. Получив разрешение на передислокацию, Зорич и Волостнов ещё раз поехали к Асмолову, доложили о готовности.

– Что представляют собой новобранцы?

<sup>1</sup> Так зарождалось братство. – Киев, 1990. – С. 228.

– Большая часть, товарищ полковник, это крестьяне – пастухи, лесорубы, но есть и рабочие с химической фабрики и шахтёры, приняли десяток цыган.

Уяснив обстановку и выслушав ряд советов Асмолова, Зорич попросил помочь машиной.

– Обязательно поможем, но обстановка сложная, скоро и мы будем уходить в горы. А ещё я заготовил вам документ такого содержания: «Настоящим удостоверяю, что партизанский отряд под командованием майора Зорича передвигается в район Зволен – Крушино и дальше по своему маршруту. Требую от всех партизанских отрядов и национальных комитетов, чтобы этому отряду оказывали всевозможную помощь».

«Татры» везли отряд, в котором было человек восемьдесят, до предела возможного. Когда моторы перестали брать подъем, спешились. Распределили груз и пошли в горы тропинкой. Лесом просочились через линию фронта. Обосновались в Нитрянских горах, в лесу близ Скицово, установили контакты с населением близлежащих населённых пунктов, а в самой Братиславе создали широко разветвлённую разведывательно-диверсионную сеть с целой цепочкой надёжных конспиративных квартир. После этого приступили к сбору разведывательных сведений и диверсиям.

Одной из них, более или менее значительной, стал взрыв машинного отделения электростанции в шахтерском городке. На задание ушло шесть человек под руководством Агладзе. Связали охрану, затем трёх электриков, перерезали телефонный провод, заложили взрывчатку, подожгли бикфордов шнур. Электростанция вышла из строя на несколько дней, а каждый из них – это шестьдесят неотгруженных вагонов угля.

С помощью чешских патриотов группе Зорича удалось затопить на Дунае два военных транспорта, один из них с танками и боеприпасами.

Весьма успешно разведчики провели операцию по захвату немецкого майора танковых войск барона фон Клаувица в городе Златэ-Моравце. Главную роль сыграла Таня Каширина, филолог из Ленинграда, хорошо владевшая немецким, чешским и словацким языками. Она была молода, стройна и красива, а серое платье, плотно облегающее ее точёную фигуру, делало Таню неотразимой.

В ресторане, где было назначено свидание майора с «синеглазкой», несколько партизанских разведчиков следили за ходом встречи и были готовы в любую минуту прийти на помощь. Однако их вмешательства не потребовалось. Опьянённый коньяком и красотой фрау Яничковой, майор, как и подобает боевому танкисту, перешёл в решительную атаку. Таня, хотя и не имела опыта в амурных делах, хорошо понимала, что мышь есть сразу не следует. Разыграв из себя неприступную крепость, она, постепенно делая вид, что пьянеет, стала сдавать позиции.

Ещё несколько «танковых атак» с применением снарядов типа «небесных глаз», «очаровательной улыбки» и «бархатного голоса» окончательно «растопили» неприступное сердце красавицы. Путь на квартиру к «бабушке», у которой якобы остановилась Юлия, был открыт. Барон, садясь в машину и предвкушая приятный вечер, а возможно и ночь, был в прекрасном расположении духа, а его спутница, приняв томную позу на заднем сиденье, без умолку болтала о закате, красивом чайном сервизе, который недавно попался на глаза в одном из магазинов, осенних красках гор. Слушая её щебетанье, барон распался всё больше и больше.

В Чередице остановились возле красивого дома с открытой верандой. Его порог Клаувиц переступил майором танковых войск германской армии. Из дома же вышел под конвоем в качестве пленника. Уже на следующий день после допроса в одном из партизанских отрядов барона переправили через линию фронта, ибо сведения, которыми он располагал, были важны не только партизанам, но и командованию 2-го Украинского фронта.

Вероятно, операция по захвату майора-танкиста вызвала восторг в разведотделе штаба фронта, а сведения, полученные от него, имели важное значение, так как там решили, что группа Зорича всё может. Александр Пантелеймонович вспоминал: «И вот в декабре сорок четвёртого я получил новое задание: выкрасть... самого Тисо. Я знал, что его братиславская резиденция была нашпигована охраной. И проникнуть туда практически невозможно. И всё же...»

И всё же мы тщательно изучили режим, привычки, маршрут марионеточного президента Словакии, его самые излюбленные «злачные» места. И вскоре поняли, что если и удастся его похитить, то только из самой резиденции.

Но... ничего не ведая о наших планах, разведчики из партизанской бригады Яна Жижки тоже решили похитить Тисо... из загородной резиденции в Бановце-над-Бебравою. В самый последний момент Тисо ускользнул»<sup>1</sup>.

После этого о захвате президента в самой Братиславе нечего было и помышлять. Операцию пришлось отложить.

Немцы, обеспокоенные диверсиями партизан, стали готовиться к «генеральной облаве». Их планы стали известны Зоричу. Связавшись по радио с Асмоловым, он предупредил о решении сменить дислокацию отряда. Перед тем как сняться с места, командир послал девять человек во главе с Нестором Степовым для заготовки продовольствия.

В одном из сёл отряд зашёл в дом местного объездчика Пекара. Стали торговаться о цене. Договорились. Хозяин полез в погреб за угощениями и оттуда по телефону вызвал карателей. Оказалось, что он уже давно подкуплен комендантом города Топольчаны.

<sup>1</sup> Так зарождалось братство. – С. 240.

Немцы оказались точны. Ни одному партизану не удалось уйти со двора Пекара. Утром следующего дня приехали крестьяне, побросали трупы на телегу и повезли на сельское кладбище. Увязался с ними и Пекар. И вдруг – о свет божий! – один из трупов шевельнулся. Лесник осенил грудь крестом. Показалось? Да нет: «мертвец» открыл глаза и попросил пить. Это был Нестор.

Пекар, заметая следы своего подлого дела, предложил крестьянам сдать партизана, дабы чего худого не вышло, в комендатуру. Так Степовой оказался в тюрьме города Топольчаны.

Прошла неделя. 22 декабря, теперь уже не в доме Пекара, а над ним, разыгралась новая трагедия: в ночном небе столкнулись два советских самолёта Ли-2 и Си-47 (из 22-й авиадивизии). Оба они – один без плоскости, другой без мотора – рухнули на лес недалеко от дома Пекара.

Стрелок-радист Николай Семёнович Метёлкин с трудом раскрыл веки. Пахло жжёной резиной и бензином. В голове шумело. Провёл по лицу рукой и вскрикнул от боли: было такое впечатление, что вместо носа и губ сплошная рана. С трудом приподнялся и осмотрелся. Он находился в заднем багажнике своего самолёта. Выполз в грузовой салон. В исковерканный проём двери пробивался утренний рассвет.

В серой полоске света что-то бугрилось. Подполз ближе. Да это же Юрий Корсаков, борттехник. Он был мёртв, тело его уж остыло. Что же случилось?

Постепенно память стала возвращаться, восстанавливалась картина происшедшего. Метёлкин вспомнил, что после бомбардирования с высоты 4000 метров они с борттехником пошли к пулемётам. Поворачиваясь в блистерном пространстве, он нечаянно распустил парашют. О чрезвычайном происшествии доложил командиру корабля Н.А.Косенко. Тот посоветовал его отстегнуть. Потом последовал удар, и радист потерял сознание. «По всей видимости, – думал Метёлкин, – меня при падении загнало в хвост самолёта. Но мы же падали с высоты четырёх тысяч метров!»

Словно не веря своему непостижимому спасению, радист ощупал тело. Вроде всё цело, но страшно болит лицо и голова, вроде сняли скальп. И в груди что-то колет. Выполз наружу. Правая плоскость самолёта задрана к небу, нос кабины сплюснут и уткнулся в землю. Вот те на, а это что? Недалеко кучей металла лежал «труп» второго самолёта. Теперь всё стало понятно.

Не найдя остальных членов экипажа, Метёлкин решил уходить в горы, где, как он предполагал, могут быть партизаны. Шёл медленно, иногда полз. В конце концов, выбился из сил, прислонился к дереву и задремал. Разбудил его рослый мужчина лет пятидесяти с ружьем. Серые усы, словно крылья птицы, разбегались в стороны. Стал задавать вопросы на русском языке. Оказалось, что он чех, в первую мировую воевал в Сибири, был пленён. Метёлкин обрадовался этой встрече и доверился незнакомцу.

А это был Пекар. Услышав шум падающего самолёта, он, надеясь поживиться, дождался утра и пошёл к месту происшествия. О том, что в России воевал на стороне белых и о том, что красными был приговорен к расстрелу, он, конечно, Метёлкину не рассказал.

Пекар привёл лётчика в дом, налил стопку сливовицы, дал поесть. Однако принимать пищу из-за разбитых губ оказалось сушим адом. Пообещав отвезти гостя к партизанам, лесник устроил его на сене в пристройке, а сам стал готовить лошадей.

К партизанам Метёлкин не попал, ибо иуда-Пекар отвёз его в немецкую комендатуру города Топольчаны. Лётное обмундирование говорило само за себя и не требовало дополнительных вопросов. Единственное, о чём сожалел, так это о том, что, доверившись подлецу, отдал ему свой пистолет. Однако человеку, грохнувшемуся с высоты 4000 метров и оставшемуся в живых, не суждено было погибнуть, из рук предателя он попал в руки патриотов. Надзиратель тюрьмы Ян Млынек и его сын, тоже Ян, вначале перевели пленника в камеру к русским, а затем Ян-младший пробрался в отряд Зорича и сообщил, что Нестор Степовой жив, что несколько дней назад в тюрьме появился второй русский – лётчик по имени Николай.

Операцию по их освобождению Зорич поручил Даниле Грунтовому и чеху Алоизу Ковачу. Кроме них к делу подключился разведчик из соседнего партизанского отряда под командованием Н.С.Лаврика. Звали его Дюло Шкваренин. Операция завершилась успешно. Николай Семёнович Метёлкин оказался на свободе. Лечился и воевал в партизанском отряде Зорича. 13 мая 1945 года вернулся в Советский Союз.

В конце марта 1945 года отряд Зорича оказался у разбитого самолёта Метёлкина. Возле него и возникла идея зайти к леснику. Змеёй извивался подлец, лгал, молил, но партизанский приговор был суров.

В первых числах апреля отряд Зорича соединился с частями Красной Армии. В предисловии к книге «Смерть и жизнь рядом» А.Н.Асмолов привёл некоторые итоговые цифры боевой деятельности разведчиков: «Партизаны разгромили 4 немецких военных штаба, взорвали железнодорожный мост, сожгли 4 склада с боеприпасами и горючим, уничтожили два паровоза и 31 вагон, 29 автомашин и 5 немецких полевых радиостанций, взяли в плен 54 солдата и 18 офицеров, уничтожили в боях около 400 человек. Разведчики отряда разоблачили 10 шпионов и 8 тайных агентов гестапо».

Таков результат боевой работы разведывательно-диверсионной группы «Зарубежные», доставленной на аэродром «Три дуба» одним из экипажей 1-го авиаполка. Кто это сделал, установить не удалось.



## 7. Брезно принимает грузы последний раз

Между тем немецкое командование, воспользовавшись не слишком высокими темпами предпринятого советского наступления в Карпатах, продолжало стягивать к повстанческому району все новые и новые силы и готовилось к решительным операциям. Рейхсфюрер СС Гиммлер предоставил в распоряжение командующего оккупационными войсками в Словакии генерала Хёфле свежие части СС и потребовал предпринять решительные действия против повстанцев. К середине октября, сконцентрировав здесь около 40 тысяч войск, гитлеровцы создали превосходство в силах и завершили подготовку нового генерального наступления на контролируемую патриотами территорию.

Оно началось 18 октября, то есть в день, когда в основном завершилась переброска парашютно-десантной бригады. Бомбардировке подверглись Банска-Бистрица, Брезно и другие опорные пункты повстанцев. Затем наступление со всех направлений повели сухопутные войска.

Ожесточенные бои разгорелись за город Крупины. Здесь врагу противостояла бригада В.А.Егорова. Город удержать не удалось. Немцы начали теснить патриотов к Зволени. Возникла угроза окружения словацких частей и партизанских отрядов под Тельгартом. Неутешительные сведения поступали и с других участков повстанческого фронта.

Контролируемая территория сузилась до треугольника Банска-Бистрица – Брезно – Зволени. Фронт все ближе и ближе подходил к сердцу восстания – аэродрому «Три дуба». В эти дни он оставался не только единственным источником материальной поддержки, но и своеобразным символом морального вдохновения. Все, кто в эти тяжёлые дни отражал натиск врага, вслушивались в гул прилетающих советских самолётов. Гудят – значит помощь поступает, значит надо держаться.

Алексей Асмолов вспоминал: «И в этой тяжёлой обстановке было так приятно знать, что на аэродроме «Три дуба» продолжают пребывать советские самолёты с оружием и боеприпасами, увозя в СССР раненых солдат и партизан, а также тех, кому нельзя оставаться в Словакии. Самолёты прилетали вновь и вновь»<sup>1</sup>.

Работа АДД на Словакию, начиная с 7 октября, продолжалась, с небольшим перерывом на пару нелётных ночей, целые десять дней. Проходила она в трудных погодных условиях, не всегда использовались потенциальные возможности авиакорпусов, но наиболее сильные экипажи все же летали, достигали аэродрома посадки или точки сброса, доставляя повстанцам так необходимые военные грузы и так необходимый личный состав чехословацкой бригады.

И хотя задача по переброске воздушно-десантной бригады в основном была решена, потребность повстанцев в военных грузах оставалась большой. Вероятно, в связи с этим 17 октября командующий 1-м Украинским фронтом обратился к Верховному Главнокомандующему И.В. Сталину с просьбой продолжить работу АДД в интересах Словацкого национального восстания (документ № 83).

Но с 18 октября метеобстановка вновь поставила мощный заслон на пути экипажей обоих авиакорпусов. И произошло это в самый критический период Словацкого национального восстания, когда остров повстанческой территории катастрофически таял. В этот трудный для повстанцев период на сторону врага стала и непогода. В районе аэродромов вылета, на маршрутах, а главное – в зонах Брезно и Зволени господствовала десятибалльная облачность, шли дожди со снегом. В таких условиях было опасно выпускать даже разведчиков погоды.

Но они каждый вечер уходили на запад, как правило, с грузом, иногда его удавалось сбросить, но зачастую он возвращался на аэродром вылета. Разведчики взлетали, их известий ждали командиры всех степеней и штабы всех уровней, более тысячи человек лётного состава, сотни инженеров, техников и механиков, около двухсот самолетов Ли-2 и Б-25.

Пока разведчики пробивались к целям, вся эта огромная масса людей и техники замирала в томительном ожидании, готовая после зелёной ракеты ринуться на запад, в район Зволени и Брезно. Но наземные радисты принимали такие сведения о погоде, по которым можно было сделать только одно – приказать дежурному штурману на КП дать красную ракету. Прочертив небосвод, она перечёркивала всю подготовительную работу тысяч людей на аэродромах вылета, сотен людей на точках приемов грузов.

В ночь на 18 октября для 4-го авиакорпуса разведку погоды произвёл Алексей Прилепко. К цели не пробился. От 5-го авиакорпуса эту задачу выполнял экипаж 23-го авиаполка С.Р.Усачёва (штурман А.З.Савельев). Все настойчивые попытки сесть на аэродроме «Три дуба» не увенчались успехом. Доложив по радиации состояние погоды, он вернулся с грузом. Из 19 самолётов 53-й авиадивизии выгрузилось 30 человек и было снято 21.450 кг имущества.

Вряд ли кто так сожалел о невыполненном очередном задании, как заместитель командира эскадрильи 336-го авиаполка Александр Николаевич Котелков. Для этого у него была своя, сугубо личная причина – ему оставалось несколько боевых вылетов до круглой цифры, до 250. Но делать нечего, «округление» пришлось отложить до лучших времён.

На Ионици начали перелетать 23 Ли-2 54-й авиадивизии. Большинство из них уже сели, когда немцы повели обстрел аэродрома из дальнобойных орудий. Вначале снаряды ложились с перелётом, но вскоре на

<sup>1</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. – С. 245.

высоте 2000 метров появились четыре «Ме-109» и начали корректировать огонь. Артиллерия стала бить точно по стоянкам Ил-2.

Оценив обстановку, начальник штаба авиакорпуса Владимир Богданов приказал немедленно вывести самолёты из-под удара. Только что севшие Ли-2 поднялись в воздух и ушли на свои аэродромы. В результате обстрела на Ионичах противник уничтожил 4 и повредил 8 самолётов частей ВВС.

В то время, когда самолёты авиадивизии возвращались с подскока на свои базовые аэродромы, в Глинянах, где располагался штаб соединения, вновь произошла стычка с бандеровцами.

В 20.50 роту НКВД, возвращавшуюся с операции из района Куровицы, внезапно обстреляли из засады. Нападающие вели огонь из автоматов, винтовок и пулеметов. Завязалась перестрелка. На юго-восточной окраине Глинян от трассирующих пуль загорелось несколько домов.

Старшим на основном аэроузле оставался начальник штаба авиадивизии Шейхов. Командир соединения Щёлкин в это время перелетел с подскока на аэродром 7-го авиаполка, а оттуда, взяв с собой шестерых автоматчиков, выехал на автомашине в Глиняны. Предупредить его о нападении бандеровцев не успели – он был уже в пути.

Гусейн Меликович Шейхов принял незамедлительные меры по локализации инцидента, усилению охраны наиболее важных объектов и обеспечению безопасности командира авиадивизии. Связавшись с райотделом НКГБ, он уточнил оперативную обстановку в Глинянах и на месте боя, по тревоге собрал весь офицерский, сержантский и рядовой состав управления авиадивизии, 12-й отдельной роты связи и технической команды, усилил караулы, сформировал несколько патрульных групп.

Кроме этого, десять автоматчиков выехали в направлении станции Красное для встречи командира авиадивизии. По приказу начальника штаба командир 847-го БАО майор Воронов сформировал отряд в 40 человек, посадил его на машины и держал в немедленной боевой готовности. Командир 714-го БАО капитан Дорошенко выслал на станцию Красное 50 человек под руководством опытного офицера, которому надлежало установить телефонную связь и ожидать дальнейших указаний. Все эти меры обеспечили охрану служебных объектов и безопасность командира соединения.

После продолжительной перестрелки бандиты вышли из боя и растворились в темноте. Рота НКВД понесла потери. Как потом выяснилось, целью нападения стало желание освободить большое количество арестованных до этого бандеровцев. Поздно ночью начальник оперативного отдела 54-й авиадивизии Г.С.Бабенко склонился над донесением в авиакорпус с информацией о том, что произошло в Глинянах.

В ночь на 19 октября Прилепко достиг Брезно. Там была двухслойная десятибалльная облачность с нижней границей верхнего слоя в 3000 метров. Экипаж преодолел преграду, на семистах метрах рассмотрел квадрат из четырёх костров и, обменявшись с землёй ракетами, сбросил 750 кг груза. Командование авиакорпуса решило остальные самолёты не выпускать.

Это были последние килограммы боевых грузов, доставленных 4-м авиакорпусом на точку Брезно.

На разведку погоды от 5-го авиакорпуса ушло три экипажа. С львовского аэродрома взлетел командир корабля И.Н.Ларских (1-й авиаполк). До линии фронта облачность – девять баллов. Подняли высоту до 2100 метров и попали в зону дождя. На высоте 2900 начался снег. Оставалось минут десять полёта, как отказал левый мотор. Обстановка стала критической: внизу горы, на борту 1500 кг груза, в работе только один мотор, а вокруг облачность. Командир развернул самолёт на обратный курс, приказал сбросить ящики (в них были бомбы АО-2,5). Работали так быстро, что радист Уваров даже вывихнул руку. Облегчив самолёт, осторожно вышли из горного района и дотянули до своего аэродрома. Вместо радиста на рации работал штурман Воеводов.

От 7-го авиаполка на разведку ушел М.А.Баженов. Набрав высоту 3000 метров, Михаил Андреевич передал штурвал правому лётчику Евгению Громову. Однако вскоре пришлось взять его в свои руки вновь – машина вошла в полосу обледенения! Включили все антиобледенительные системы, борттехник Валентин Белков усилил контроль над работой моторов. На полпути к Зволону радист принял радиogramму, приказывавшую прекратить выполнение задания и возвращаться на базу.

От 23-го авиаполка разведку погоды производил экипаж Е.Р.Усачева. И он возвратился по метеоусловиям.

В ночь на 20 октября разведку погоды для 5-го авиакорпуса произвёл экипаж 1-го авиаполка С.П.Слепцова (штурман И.М.Косогин). До цели не дошли, помешали сплошная облачность, дождь и обледенение.

С 20 по 22 октября от 4-го авиакорпуса с задачей разведки в воздух поднимались Прилепко, Калошин, Высоцкий и Силенков. Погода была отвратительной. До цели экипажи дошли, но точка была уже закрыта – ожесточённые бои в районе Брезно не позволили повстанцам организовать приём грузов.

И вновь хочется сказать несколько добрых слов об экипаже Алексея Прилепко. Двадцать два раза в октябре уходили авиаторы в трудный полёт в общем направлении на Банска-Бистрицу, пятнадцать раз из них добывали они сведения о погоде в сложных метеорологических условиях. На основе результатов разведки командир авиаполка, командиры авиадивизии и авиакорпуса принимали соответствующие решения. Экипаж делал трудное дело, зачастую работая на всё соединение.

В конце войны в 229-м гвардейском авиаполку (бывший 13-й) была проведена конференция по обмену боевым опытом. С докладом о действиях разведчика погоды выступил командир корабля Алексей Алексан-

дрович Прилепко: «Мой экипаж (штурман Куценко, радист Чижов) был отдан приказом как разведчик погоды и очень много специализировался на этой работе. Достаточно сказать, что в октябре 1944 года мой экипаж произвёл 22 боевых вылета на разведку погоды с аэродрома Калиновка в общем направлении на Банска-Бистрицу, Брезно (район чехословацких партизан). Из них 15 вылетов в сложных метеоусловиях.

30 сентября 1944 года мой экипаж вылетел на разведку погоды в район Брезно с аэродрома Калиновка в 18.55. До линии фронта шли в условиях от 6 до 10 баллов на высоте 1000 – 1800 метров. В районе цели мы обнаружили, что она закрыта, но облачность смещалась на восток. Пройдя до 30 км западнее цели, обнаружили, что она уменьшилась до «ясно». Это дало возможность передать погоду на КП. По нашей информации было принято решение выполнять боевое задание. Задачу выполнили 23 экипажа. Как я и ожидал, погода в момент сброса грузов для чехословацких партизан была ясной.

2 октября мой экипаж произвёл взлёт в 19.00 с задачей разведки погоды в районе Брезно. До линии фронта облачность 6 баллов, дымка, видимость до 1 километра, местами дожди. Над линией фронта (в преддверии Карпат) облачность была многоярусной, кучеводождевая, с дальнейшим понижением. Мы вывели заключение, что в районе цели находится холодный фронт. Обо всех явлениях погоды я приказывал передавать на КП полка. Видя невозможность дальнейшего полёта, экипаж возвратился. Прогноз мой оправдался, плохая погода было до 4 октября»<sup>1</sup>.

И так получилось, что этому самому активному экипажу пришлось закрывать почти двухмесячную работу 4-го авиакорпуса АДД на Словакию: это он доставил последний груз в район Брезно, это он в ночь на 21 октября привез сведения о том, что точка уже не выкладывает сигналов на приём.

Эта информация Прилепко дошла до штаба АДД, а оттуда в НКО на имя генерала Беднякова: «Из-за отсутствия сигналов для сброса грузов на цель, что в шести километрах южнее Брезно, на 22 октября частям дан отбой. В дальнейшем отсутствие регулярного обеспечения сигналами может привести к полному прекращению боевой работы в интересах словацких партизан. Прошу ваших срочных указаний о своевременном обеспечении необходимыми для боевой работы сигналами сброса и кодовыми сигналами обмена. Перминов»<sup>2</sup>.

Надо отметить, что как раз в это время Пика ходатайствовал о прекращении доставки грузов способом сброса. Он писал: «Имею честь довести до Вашего сведения, что командующий чехословацкими войсками в Словакии в телеграмме от 23 октября просит, чтобы самолёты с доставляемыми материалами приземлялись на аэродроме «Три дуба», что выгоднее, чем сбрасывание на парашютах, и приводит следующие доводы. 1. При доставке материалов сбрасыванием они получают до одной трети повреждёнными, потому что парашюты иногда не раскрываются, разрываются отдельные поля парашютов или обрывается шнур. 2. Материалы падают в лес, где их трудно искать»<sup>3</sup>.

И ещё об одном событии этих трудных по погодным условиям дней. 20 октября заместитель уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям на территории СССР генерал А.М.Белянов направил на имя заместителя начальника ГШ КА генерала армии А.И.Антонова следующий документ: «При сём направляю копию телеграммы Главного командования чехословацкими вооружёнными силами генерала Ингра на имя товарища Сталина, вручённую мне 20 октября 1944 года начальником чехословацкой военной миссии в СССР бригадным генералом Пикой. Телеграмма мною представлена товарищу Сталину.

Верховному Главнокомандующему Сталину И.В. от Главнокомандующего чехословацкими вооружёнными силами генерала С.Ингра

В момент, когда доблестная Красная Армия вступила на территорию ЧСР, позволю выразить Вам и доблестным войскам СССР глубокую благодарность, как от имени всех чехословацких войск за границей, так и от имени всех воинов на родине, в которой этот радостный день укрепит решимость стать против врага, как только наступит подходящий момент, так же, как это сделало чехословацкое войско в Словакии.

Благодарю Вас за честь, оказанную чехословацкому армейскому корпусу в СССР в том, что ему была предоставлена возможность участвовать бок о бок с доблестными советскими войсками в бою за переход на нашу территорию и за помощь в его формировании и подготовке этого боя.

Да завершит доблестная Красная Армия под Вашим руководством в кратчайшее время полный разгром врага и принесёт заслуженную победу народам СССР.

Генерал Ингр, Лондон, 19 октября 1944 года»<sup>4</sup>.

А как обстояли дела у тех авиаторов, для которых аэродром «Три дуба» стал временным пристанищем? Помимо оперативной группы здесь собралось 24 человека лётного состава из пяти различных экипажей, три самолёта, из которых только один находился в исправном состоянии.

Члены экипажа Виктора Захарова, не снимая даже головных уборов, ночевали в самолёте. Проснулись поздно. Первым, потягиваясь и зевая, на землю прыгнул бортовой техник Василий Иванов.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 13-го ап, оп. 195804, д. 7, л. 138.

<sup>2</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 43.

<sup>3</sup> Там же, л. 69.

<sup>4</sup> ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 70.

– Братцы, а тишина какая, а воздух!

Постепенно у самолёта собрались все, кроме штурмана.

– Илья, выходи, посмотри на эту красоту!

Загородный, протирая глаза, появился в проёме самолётной двери.

– Черти вы! На кой леший мне эта красота, когда есть возможность поспать!

На этом все его возмущения и закончились.

Во всю ширь перед глазами стояли горы. Их склоны, убегая к синему небу, оцетинились лесом. В узкой долине виднелась серая ленточка просёлочной дороги, вьющаяся прерывистым серпантинном. Осень уже вторглась своими красками в зелёное лесное покрывало: на изумрудном его поле просматривались жёлтые, оранжевые и красноватые лоскутки.

Штурман прыгнул на землю, отошёл в сторону. Его взору открылась противоположная сторона местности.

– И тут горы! Эх, посмотреть бы на эту красоту пораньше, мы в облаках были бы смелее. Но красота красотой, а харч – главное, как насчёт еды?

Бортовой техник – родной отец всех членов экипажа – вытащил сухари, консервы, шоколад, раскопегарил всегда возимую с собой в самолёте керосинку, разогрел прямо в банках тушёнку. Ели с удовольствием, «запивая» чистым воздухом. После завтрака приступили к осмотру и ремонту самолета, а командир корабля направился к Чирскову за указаниями.

Едва он ушёл, как на дороге, которая проходила близ противоположной стороны аэродрома, показалась походная кухня. Возница в форме погонял худенькую лошадедку и периодически выкрикивал одно слово: «Кава!». Из землянок выходили с котелками словацкие воины – зенитчики, фонарщики, охранники – и шли к подводе, получая завтрак: кусок хлеба и кружку кофе.

Экипаж Дмитрия Нетудыхатко к этому времени уже вовсю развернул на своём самолёте ремонтные работы. В помощь им выделили из аэродромных мастерских несколько техников-словаков. Один из них по имени Макс, среднего роста, круглолицый, лысый и худощавый сорокалетний мужчина, оказался сущей находкой. Работящий и смекалистый, он стал правой рукой борттехника.

Особую роль в восстановлении самолёта сыграл сержант Андрей Бойко, специально прилетевший на помощь из полковых авиаремонтных мастерских. Он привез с собой инструмент, необходимые для ремонта материалы, надувной мешок для поднятия самолёта, а главное – свою светлую голову и умелые руки. Борттехник Нурмухамедов передал всё руководство по ремонту под его начало. Активными помощниками в восстановлении самолёта стали Семён Ланц, Дмитрий Демидов, Михаил Немов. Командир корабля и радист, помогая Чирскову, на самолёте появлялись редко.

Возле Ли-2 образовалась настоящая мастерская. Обыкновенными кровельными ножницами обрезали оборванные края дюрала, сверлили отверстия, склёпывали обшивку, пробитую нервюру и стрингеры. Долго пришлось повозиться с дырой в крыле, в которую Ланц пролезал свободно. Наконец удалось залатать и её. Из-за неисправности гидравлики не работали закрылки. Просверлили дырки и проволокой притянули их к крыльям. С разбитого самолёта, принадлежавшего экипажу Алексева, взяли подкос, прикатали колесо.

Трудились с раннего утра до позднего вечера. По ночам, если аэродром работал на приём, помогали Чирскову. В это время на самолёте оставался только Ланц. Он дежурил в очередь с одним молодым словаком, который каждый вечер приносил с собой большой фонарь. Его устанавливали на верхнюю часть фюзеляжа и зажигали, сигнализируя о препятствии для производящих посадку самолётов.

Ланц сдружился с этим малоразговорчивым словаком. Новый знакомый подарил стрелку фотографию, на которой он был запечатлён со своей невестой. На оборотной стороне латинскими буквами словак написал: «На памьентку Шимону».

Когда машина стала на свои ноги, построили через овражек мостик и с помощью маломощного трактора, ещё менее мощного небольшого танка, а также пятнадцати бойцов перетащили её по раскисшему и вязкому полю на край аэродрома.

Копались в моторе своего самолёта и члены экипажа Юрия Безбокова, однако бортовой техник Находнев никак не мог установить его «болезнь». Мотор по-прежнему не давал нужных оборотов.

Что же касается самолета Юрия Яблокова, то он находился в постоянной готовности к вылету, члены экипажа ночью помогали Чирскову, а днём находились у своего Ли-2.

Вполне естественно, что за дни пребывания советских лётчиков на аэродроме «Три дуба» они неоднократно по тем или иным причинам встречались со словацкими воинами, партизанами, жителями деревни Гайники или города Банска-Бистрица. Эти контакты носили дружеский характер. Словаки, сами переносившие неимоверные трудности, делились с нашими людьми последним куском хлеба.

Николай Кузьмич Авсиевич вспоминал: «Запомнилось доброе отношение к нам словаков, которые приходили на аэродром зарывать воронки после бомбёжек. Они всегда угощали нас яблоками. Был такой случай. Все ушли в столовую, а я остался – была моя очередь охранять самолёт. Сижу и вдруг слышу свист. Оглянулся. Метрах в трёхстах два человека машут мне рукой, подзывая к себе.

Перезарядив пистолет, сунул его в карман куртки, пошёл к ним. Подошёл ближе и сообразил, что это пашут отец и сын – рядом стоял бык, заправленный в плуг. На разостланной на земле скатерти лежали хлеб и

сало. Поклонившись и поздоровавшись, они пригласили меня к «столу». Видя мою нерешительность, пожилой мужчина отрезал хлеба и сала, откусил и стал есть, говоря тем самым, что подвоха нет. Поддался я этому искушению потому, что есть уж очень хотелось, в столовой кормили плохо.

Мне не забыть встречи с партизанами в деревне (название не помню), которая располагалась за аэродромом в противоположной стороне от ангаров. Я передал бы привет тому чеху-лётчику, раненному на самолёте Ла-5, которого мы перевозили на Большую землю в самый критический момент».

Виктор Захаров рассказывал мне о том, как однажды они частью экипажа повстречали русскую девушку-партизанку. Разговорились. Узнав, что лётчики живут впроголодь, она показала на один из домов в Гайниках, сказав, что там их накормят. Острое желание поесть боролось с желанием не ронять достоинства советского солдата. Победило первое. Чувствуя неловкость, переступили порог дома. Встретили их радушно. Хозяин, лет семидесяти, здоровый, как глыба, борода лопатой. И под стать ему хозяйка – дородная, разговорчивая. Из её пулемётного словоизвержения можно было понять, что они очень рады гостям, благодарны советским людям за помощь. В хате большая печь, украшенная росписью, большой стол, кровать с горой подушек. Как и в избах русских деревень, пожалуй, с одной особенностью – на стенах висели тарелки разных размеров и рисунков.

По всей видимости, хозяйева собирались обедать, так как вмиг перед тремя гостями оказалась жареная картошка, две отбивные и крынка с молоком. Женщина, рассказывая и показывая, дала понять, что они дома и поесть всегда успеют. Заключил Виктор Васильевич свой рассказ такими словами: «Приняли нас прекрасно, как сыновей».

К засевающим на аэродроме советским экипажам большое внимание и отеческую заботу проявлял Михаил Цареградский. Помогал с питанием, ремонтом, знакомил с партизанами, а то просто приходил в свободное время на самолёт, чтобы поговорить, рассказать о том, как развиваются события в Словакии.

В дни пребывания на аэродроме «Три дуба» лётчики являлись свидетелями нескольких налётов авиации противника. Перетащив свой Ли-2 с места вынужденной посадки на лётное поле, члены экипажа Нетудыхатко, выбившись из сил, прилегли отдохнуть. Кто где, а штурман Дмитрий Демидов – в самолёте. И вдруг крик Семёна Ланца: «Полундра, истребители!». Четыре «Фоккера» в пикировании неслись к земле. Все, кто был возле Ли-2, бросились в овраг. Заговорили аэродромные зенитки. От истребителей отделились жёлтые бочонки – РАБы, поле аэродрома прорезали пулемётные очереди. Боевой разворот и новый заход. Пока делали этот манёвр, кто-то побежал за Демидовым. Штурман кубарем скатился с самолёта и тоже залёг в канаве.

А из-за гор тем временем выскочила ещё шестёрка вражеских истребителей. Теперь аэродром штурмовали уже десять самолётов. В момент атаки зенитчики скосили одного прямо на пикировании. Не выходя из него, он вонзился в землю. Остальные, завершив дело, свечой взмыли в небо и скрылись за горной каймой горизонта. Страхивая с себя грязь, авиаторы вылезли из канавы.

– Так я и знал! Шакалы вонючие!

Бортовой техник погрозил кулаком в сторону скрывшихся истребителей. Его можно было понять – в верхней и нижней части фюзеляжа зияли два отверстия от снаряда. А выражение «шакалы вонючие» было вершиной его ругательского лексикона.

Во время первой атаки «Фоккеров» некоторые члены экипажа Юрия Безбокова, кроме самого командира корабля, были у самолета, а штурман Александр Тимохин и лётчик Анатолий Калядин брились в пилотской кабине. Перед приходом немецких самолётов, минут за пятнадцать, с аэродрома поднялась тройка Ла-5 истребительного чехословацкого полка. Стрелок Иван Карабанов, увидев четвёрку истребителей, сказал недоумевая:

– Ушло вроде три самолета, а возвращается четыре. Дружка, что ли, где-то прихватили?

Николай Авсиевич стал доказывать, что поднимались четыре самолёта. Пока судили да рядили, посыпались РАБы, а на крыльях истребителей обрисовались кресты. Спорщиков как ветром сдуло. Устроились они тоже в канаве. В результате атак Ли-2 принял несколько осколков.

В то время, когда немецкие истребители начали штурмовку аэродрома, члены экипажа Виктора Захарова шли дорогой, возвращаясь из штаба партизанского отряда. Один из немецких асов, увидев группу людей на дороге, пошёл в атаку, затем повторил ее. По обочинам дороги были кюветы, лётчики побывали в каждом из них по два раза. Но всё обошлось.

В эти дни, когда непогода поставила заслон на советско-словацкой трассе, на аэродроме «Три дуба» появились пять членов экипажа командира корабля 336-го авиаполка Василия Семёновича Мельникова. С 17 октября они считались пропавшими без вести.

На командном пункте у Чирскова собрались все советские авиаторы – и те, кто входил в оперативную группу, и те, кто вынужденно сидел на аэродроме. Из рассказов самого командира, штурмана Николая Федотовича Бугаева, лётчика Петра Дмитриевича Кудреватых, радиста Николая Григорьевича Тинибаева и стрелка Абдрея Абдулаевича Арсланова прояснилась следующая картина происшедшего.

Взлетели с аэродрома Цунюв, имея на борту 1500 кг боеприпасов. Сделав над аэродромом большой круг для набора высоты, стали на курс. Линию фронта пересекли на 2000 метрах, некоторое время шли над облаками, затем облачность поднялась, стала сплошной. Подошло расчётное время. Мельников спросил у штур-

мана о том, сколько осталось времени до цели. Бугаев доложил, что ещё пятнадцать минут. Командир корабля выпустил шасси и стал снижать машину. На высоте 1500 метров самолёт ударился правой стороной о гору, покатился, затем во что-то уткнулся. Скрежет металла, мрак.

Ни взрыва, ни пожара. В зловещей тишине раздавались только стоны бортехника Николая Алексеевича Галкина. С трудом открыли заклиненную дверь пилотской кабины, шагнули в грузовой салон и... оказались на земле – их родной самолёт в районе установки УБТ переломился пополам. Ящики с боеприпасами переместились в хвостовую часть, правый мотор остался позади, левого вообще не оказалось, по-видимому, оторвавшись, он скатился по склону горы. Ли-2 лежал с обломанными крыльями, опущенным вперёд носом и назад хвостом. Удар для него оказался смертельным. А вот люди, за исключением бортехника, отделались лёгкими ушибами.

Авария произошла в 45 километрах восточнее и северо-восточнее цели у деревни Яраба. Самолёт врезался в гору Малый Гапел. Определившись, решили идти в Брезно. Галкина несли на руках, потом на двух жердях. Прделав многочасовой изнурительный путь, к обеду добрались до города. В штабе партизанского отряда лётчикам оказали первую медицинскую помощь, накормили и предоставили место для отдыха.

Галкина с серьезными ушибами поместили в госпиталь. На место катастрофы выехала группа партизан, которая спустила боеприпасы с горы в лощину, погрузила на машину и доставила в Брезно. Экипаж спал почти сутки. 19 октября утром на грузовой машине отбыл на «Три дуба». Галкин остался в Брезно.

Выслушав рассказы, Чирсков, как опытный лётчик и заместитель командира 53-й авиадивизии, то есть прямой начальник для экипажа Мельникова, сделал свои выводы. В аварии виновен штурман Бугаев, который уклонился от маршрута на десять километров вправо, принял огни, даваемые с площадки Брезно за ракеты с аэродрома «Три дуба», а также командир корабля Мельников, который не выполнил указание о пробивании облачности не на маршруте, а непосредственно над аэродромом посадки.

В последующем такая оценка получила официальное признание и нашла отражение в ряде документов.

На целую неделю непогода прервала боевую работу АДЛ на Словакию, приостановив поток доставляемых грузов и личного состава чехословацкой бригады. И это в критический период восстания, когда помощь была так необходима!

А о ней чехословацкое посольство в Москве напоминало. Это видно из депеши Фирлингера государственному министру Чехословакии Р.Рипке (документ № 84).

Кроме этого, 21 октября Г.Пика направил на имя генерала А.М.Белянова просьбу-заявку на медикаменты: «Командующий чехословацкими войсками в Словакии просит ввиду очень настоятельной потребности доставить срочно из тех материалов, которые затребованы от 7 и 13 октября хотя бы следующие медицинские материалы: эфира для наркоза 1500 флаконов, Цибасоль или другие сульфамиды 500 000 таблеток, пластыря 300 коробок, сыворотки антитетаникум 10 000 ампул, индивидуальных пакетов 20 000 штук, инсулина 2 000 000 единиц, вазелина 200 кг, новокаина супра 10 000 таблеток, медицинских сумок 100 штук.

Прошу, господин генерал, Вашего любезного содействия по возможности скорей отправить вышеперечисленные материалы, в которых в Словакии чрезвычайная потребность. Выражаю впредь свою благодарность, остаюсь в глубоком к Вам уважении»<sup>1</sup>.

Содержание документа показывает, что советская сторона в деле выполнения заявок со стороны чехословацкого посольства в Москве не всегда была пунктуальной.

## 8. Последний прилёт

В ночь на 24 октября 4-я авиадивизия организовала разведку погоды. Десятибалльная облачность не позволила даже достичь цели. Экипаж Прилепко вернули из района Стрый.

Серьезно анализировало погоду командование 5-го авиакорпуса. Разведчик донёс: за линией фронта по маршруту шесть баллов, в районе цели – десять, с нижней кромкой до шестисот метров, местами дожди и обледенение. Выпускать основную группу или нет? По всем наставлениям состояние погоды требовало только одного решения – полёт отменить. Но значительный перерыв в оказании помощи повстанцам, их тяжёлое положение заставили командование авиакорпуса перейти грань дозволенного.

К вылету привлекались наиболее сильные экипажи, их набралось 55. По плану все они должны были работать с подскока Ясенка (27 самолётов) и львовского аэроузла (28 самолётов). Однако в связи с ухудшением погоды уже в процессе боевой работы в воздух поднялось только 39 Ли-2, а к цели из них пробилось лишь 18.

На аэродроме «Три дуба» самолёты ожидали как никогда. Обстановка вокруг Зволена обострилась до предела, было очевидно, что город, а с ним и аэродром, придётся сдавать врагу. В этих условиях встал

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 486, л. 66.

вопрос об эвакуации членов чехословацкого правительства, только недавно прибывших в Словакию, тяжело-раненых, и, по возможности, детей и женщин – членов семей руководителей восстания.

Обстановку этой тяжёлой ночи рисует Михаил Глидер: «На аэродроме у каждого отходящего самолёта столпотворение. Перепуганные гражданские люди предлагают лётчикам деньги, драгоценности, чтобы попасть в самолёт. Лётчики берут пассажиров только по приказу своего начальника. Отправляли в первую очередь раненых, а затем детей, женщин и стариков – членов семей военнослужащих и партизан, то есть тех, кого необходимо спасти от мести гитлеровцев»<sup>1</sup>.

Задачу на эвакуацию, установив порядок очередности, Чирсков поставил Асмолов. В первую очередь – членов чехословацкого правительства. И вот рядом с руководителем оперативной группы Немец, с ним ещё один министр, два советника, шесть членов правительства и один генерал. Всего 11 человек.

Погода – дрянь: лёт дождь, видимость плохая. Самолёты летят, но пробьются ли? Как и в прежние ночи, полёт на боевое задание 23 октября потребовал от лётного состава больших физических и моральных затрат, силы воли, мужества и умения. Среди тех, кто буквально продрался через все чинимые непогодой преграды и первым сел, были экипажи командиров кораблей А.И.Судакова и М.Я.Христофорова. У Чирскова на душе стало легче – членов правительства теперь он отправит, только их, на всякий случай, надо будет разделить на оба самолёта.

Первым приземлил Ли-2 М.Я.Христофоров. Полёт по маршруту в десятибалльной облачности, посадка в дожде вымотала лётчиков основательно, особенно досталось правому – Александру Беляеву. На «Три дуба» он пришёл в девятый раз.

Командир корабля доверял своему помощнику в полной мере, поэтому большую часть полёта «баранку крутил» он. Михаил Христофоров – сильный лётчик. Он – из гражданского воздушного флота. Блондин, чуть выше среднего роста, с массивным носом. Он – автор песни о боевых делах авиаполка, активный участник художественной самодеятельности, ее руководитель. Любил стихи, некоторые знал наизусть, а фразами из Маяковского сыпал направо и налево.

Особенно нравилась ему одна фраза из стихотворения «Сергею Есенину»: «Ну, а класс-то жажду заливает квасом? Класс – он тоже выпить не дурак». Частое употребление этих слов не было беспричинным – Михаил Христофоров, чего греха таить, по этой части был тоже «не дурак», любил заглянуть в бутылочку. Но делал он это в меру, ту грань, за пределами которой человеку море по колено, никогда не переходил.

Саша Беляев души в нём не чаял. За то доверие, которым его, как лётчика, одаривал командир корабля. Вот и в эту ночь от взлёта до подскока Ясенка и практически весь маршрут пилотировал машину он. Правда, перед посадкой Христофоров сказал:

– Отдохни, давай я покручу спираль.

Сели. Окна кабины, туманя обзор, заливал дождь. Даже через шум моторов слышалось, как под колёсами чавкала вода. Зарулили на стоянку. Только выключили правый, как по командной радиации получили приказ – моторы не выключать.

– Саша, дуй к Чирскову, уточняй задание на вылет!

Беляев, нахлобучив поглубже шапку и полностью зачехлившись курткой, спрыгнул на землю. Брызнувшая из-под ног вода достала лица. К самолёту задним ходом подбирался грузовик.

– Где Чирсков?

– Тама! – несколько рук выбросились в противоположную от носа самолёта сторону. Бежать было невозможно: на мокрой пожухлой траве сапоги скользили, словно лыжи. Ускорив шаг, Беляев пошёл в указанном направлении. Выйдя из зоны шума работающего левого мотора, он услышал гулкие раскаты артиллерийской стрельбы. Чирсков, накрытый каким-то брезентом, восседал на ящичке метрах в трёхстах от самолёта. Рядом с ним, на другом ящичке, расположился радист с рацией. Чуть поодаль стояла группа людей.

– Чей экипаж?

– Правый лётчик экипажа Христофорова лейтенант Беляев!

– А-а, это хорошо! Передай командиру, что я доверяю вам ответственное задание, возьмёте на борт трёх членов чехословацкого правительства во главе с Немцем и одного раненого, ему совсем плохо. Взлетайте немедленно после разгрузки, на взлёте будьте осторожны!

Чирсков встал, поправил свою накидку, пошёл к группе людей, переговорил, затем подвёл четверых к Беляеву.

– Вот ваши пассажиры, веди к себе! Остальных я отправлю другим самолётом.

Помогая раненому и ориентируясь по аэронавигационным огням, лётчик повёл группу к самолёту. Дождь всё не унимался, намокшая куртка давила на плечи. Где-то вдали продолжала бухать артиллерия. У самолёта, разгрузка которого уже завершилась, с Немца струёй воздуха от работающего мотора сорвало шляпу, и она, изрядно намокшая, упала рядом. Более проворный Беляев поднял её и подал министру, тот, натягивая головной убор на свою седую голову, что-то сказал, вероятно, поблагодарил, но расслышать его слова в шуме мотора было трудно. В дверях самолёта стоял штурман Д.И.Буторин.

<sup>1</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. – С. 219.

– Дима, доложи командиру, что мы везём министров! Товарищи, поднимайтесь.

В салоне гостей встретил Христофоров, поздоровался, приказал борттехнику позаботиться об их размещении.

Тем временем Чирсков занялся отправкой второй группы высокопоставленных чиновников. Анатолия Судакова он знал давно, ценил его лётные качества и настойчивость. Как только Ли-2 с бортовым номером «2» зарулил на площадку, он сам, желая ускорить отправку пассажиров, направился к самолёту. Командир корабля, не дожидаясь, когда стрелок Григорий Доценко спустит лесенку, прыгнул на землю.

– Как матчась?

– Как часы, товарищ полковник!

– Доверяю тебе семь членов правительства и двух солдат. Доставишь к себе. Погода, сам видишь какая, поэтому внимательно следи за обледенением. Вылетай сразу после разгрузки. Ни пуха!

Чирсков ушёл. Судаков приказал экипажу повнимательнее осмотреть самолёт, а сам, несмотря на то, что был на «Трёх дубах» не первый раз, мысленно «прокрутил» свои действия при взлёте.

Укрываясь от дождя, подошли пассажирки, без промедления поднялись в самолёт. Радист Якубенко помог им устроиться, затем закрыл входную дверь. После загрузки Судаков повёл машину на старт. Взяв за ориентир ярко горящий на противоположной стороне аэродрома костёр, он легко взлетел, после выдерживания создал машине левый крен и начал набирать высоту.

Несколько раз в полёте по штурман В.Назаров, то правый лётчик А.Белых выходили к пассажирам и интересовались самочувствием. Все они любезно благодарили за заботу, ничего не просили и, чувствовалось, были чем-то озабочены. Члены экипажа догадывались, что причиной тому могло быть только одно – критическая обстановка в районе восстания. В Куровицах сели в середине ночи.

Вторым покидал «Три дуба» Христофоров. Запустив моторы, вырулил на старт. Чирсков дал разрешение на взлёт. Его произвёл командир корабля. Когда вышли из «каменного мешка», передал штурвал Беляеву, а сам направился к пассажирам. Его долго не было. За бортом тянулась всё та же непроницаемая десятибалльная облачность. Дождь, правда, прекратился. Батурин вёл машину по радиопеленгам. Пришёл Христофоров.

– Да, братцы, судя по всему, это наш последний полёт на «Три дуба». Немцы прижали словаков. Как там Попрад? Не попадётся под крыло? Вот на этой высоте, Саня, и топай! Ни метра ниже! В такую погоду чем ближе лётчик к земле, тем опаснее. Даже Есенин об этом говорил.

– Брось ты, Михаил, он, наверное, и про авиацию не слышал, твой Есенин.

– Может быть, и не слышал, а сказать сказал: «Лицом к лицу лица не увидать, большое видится на расстоянии». Для нас это значит – чем дальше, тем виднее.

– Командир, нам приказано идти во Львов, – доложил радист.

– Это из-за них!

Минут через тридцать облачность начала редеть. Самолёт уже прошёл Кросно, когда радист передал новую информацию: немцы только что отбомбили аэродром. Проявляя осторожность, сели нормально. Зарулили на стоянку, выключили моторы. Пассажиры, замёрзшие от мокрой одежды, горячо благодарили экипаж за благополучный перелёт. На земле их ожидало начальство, среди которого был генерал с красными петлицами. К нему спустился только Беляев, доложил. Немец ещё раз пожал руку правому лётчику и сказал:

– Я вас не забуду!

Пассажиры пересели на Си-47, который почему-то долго не запускал моторы. Наконец он поднялся в воздух. После его взлета Христофоров перелетел в Куровицы. Командир авиаполка Степанов встретил экипаж у самолёта, расспросил о полёте. От него узнали, что Судаков уже прилетел, его пассажиры машиной отправлены во Львов, что вернулся с ранеными и Васильев, а вот Панькина нет, на связь не выходил, у Чирскова не был, возможно, где-то сел.

– Давайте на ужин, – заключил командир. – Я там сказал, что у вас был ответственный полёт.

Стол благоухал. Среди тарелок с закусками, прячась за стопку нарезанного ломтиками хлеба, словно стыдясь, стоял запотевший графинчик с прозрачной жидкостью. Официантка Нина Васильевна встретила лётчиков доброй улыбкой.

– Как тут вели себя судаковцы? – спросил Христофоров.

– Ничего не осталось!

– Класс – он тоже выпить не дурак! Ниночка, пригласи-ка Куркина.

Заведующий столовой, высокий, как телеграфный столб, с усами под Будённого, не заставил себя долго ждать.

– Старшина, ну что это за безобразие!

– Не пойму, товарищ старший лейтенант?

– Здесь чего-то не хватает!

– Сейчас будет!

Через пять минут Нина Васильевна принесла тарелку с солёными огурцами. Над столом повис укропный запах.



– Начнём! За то, чтобы вернулся Панкрат Панькин!

Некоторые детали полёта Христофорова с членами чехословацкого правительства я нашёл в наградном листе на штурмана Дмитрия Буторина: «В ночь на 24 октября 1944 года было дано задание: во что бы то ни стало вылететь на «Три дуба». В исключительно сложных метеоусловиях, в дождь, напрягая всю свою силу воли, вёл самолёт на цель, несмотря на то, что полёт проходил над верхней кромкой облачности. Пробили её в районе аэродрома на высоте шестисот метров».

Для командования 340-го авиаполка было лестно, что Христофоров и Судаков вывезли с «Трёх дубов» членов чехословацкого правительства. Правда, то, что именно им Чирсков поручил это задание – чистая случайность. И все же!

Однако сейчас, когда становилось очевидным, что с экипажем заместителя командира эскадрильи Панькина что-то случилось, когда всё возможное время вышло, а его нет, это событие затмило добротню выполненную ответственную работу.

Командир авиаполка Степанов не находил себе места. Еще бы: всё отчетливее проявлялась пятая потеря на словацкой трассе. С десятого по семнадцатое октября потеряно четыре экипажа, за одну неделю ушло из жизни двадцать четыре человека. Их лица стояли перед глазами, не давали покоя. И вот новая неприятность.

– Чего мучаешься, Фёдор Фёдорович, может, где-то сели на вынужденную, – пытался успокоить командира его заместитель по политчасти Шарухин. Его поддержали начальник штаба Сёменов и штурман Фетисов.

– Какая там вынужденная! После взлёта они на связь ни разу не вышли! Ты знаешь, Леонид Александрович, сколько потеряно экипажей в корпусе?

– Было тринадцать.

– Во! И если Панькин к ним приплюсуется, то будет четырнадцать, таким образом, треть из них, даже больше – наши! Гнать нас надо из командиров!

...Степанову шёл тридцать второй год. 340-й авиаполк, к формированию которого он приступил в апреле 1944 года, участвовал в боевой работе всего лишь четвёртый месяц. До Зволеньской операции потеря не было. Удачно сложившаяся начальная репутация авиаполка теперь явно подмочена.

На высокую должность Степанова вывела не чья-то сильная рука, не кумовство, а активная личная боевая работа. В кустах не отсиживался, за спины других не прятался. На задания ходил как на работу, пусть трудную и опасную, но жизненно необходимую. Врага зачастую одолевал хитростью. Здесь мастаком на всякие уловки являлся штурман Василий Михайлович Чистяков.

12 августа 1941 года получили задание ударить по аэродрому Орша. Уже на подходе заметили, что он работает.

– Не вовремя пришли, – прокричал Степанов, уводя ТБ-3 в сторону.

– А я думаю, как раз то, что надо! Давай пристроимся и хорошенько врежем!

Степанов согласился. Включили навигационные огни, сделали несколько кругов над аэродромом. Штурман присмотрелся к расположению стоянок, определил наиболее выгодный боевой курс, и экипаж приступил к работе. Удар с малой высоты был точеньким. Костры от четырёх пылавших немецких самолётов ещё долго были видны на фоне тёмного августовского неба.

24 сентября снова полёт на Оршу, только на этот раз надо было ударить по железнодорожной станции, а её чертяки-фашисты прикрыли здорово. Зная об этом, ушли далеко на запад, развернулись и подошли к станции с тыла. ПВО открыла огонь, когда бомбы уже исковеркали 2 паровоза и 14 вагонов.

О выполнении одного из заданий той же осенью написал мне Чистяков. В лесном массиве около Брянска немцы соорудили большой склад горючего. Горы двухсотлитровых бочек тщательно охранялись. Партизаны никак не могли найти к этому складу подходы. Тогда они сообщили его координаты в Москву. Высокие инстанции ценную информацию превратили в задачу, она, опускаясь вниз, нашла исполнителя – экипаж Степанова. Штурман вспоминал:

«Нашему экипажу и ещё одному, идущему за нами на пятиминутном временном интервале, на случай неудачи, как дублеру, было приказано уничтожить эту цель. Но неудачи не произошло. Объект сам себя демаскировал наличием мигающих световых точек. Мне ничего не оставалось, как выбрать наиболее подходящий боевой курс, произвести соответствующие расчёты. Результат оказался ошеломляющим: вся территория склада представляла собой море огня – горело горючее, горел лес, обильно политый бензином от взрывной волны фугасных бомб».

И ещё об одном полёте поведал штурман в своем письме: «Командованию через агентурную разведку стало известно, что на аэродроме, где наш полк застала война (станция Шайковка), большое скопление немецкой авиации и что лётный состав в нашей бывшей столовой собирается устроить большой банкет для встречи Нового года. Нашему, и еще одному экипажу Пляшечника, приказали 31 декабря в 24 часа уничтожить цель – лётную столовую, расположение которой мы хорошо знали.

Ночь выдалась на редкость холодная и светлая. Мобилизовав весь опыт и умение, мы ровно в 24 часа вышли на цель и сбросили свыше десятка тяжёлых бомб. На другой же день пришли сведения, что цель разрушена, а ещё через несколько дней сообщили, что немцы в течение трёх суток откапывали трупы, а их, по данным местных жителей и агентурной разведки, было более сотни».

А эффективный удар в ночь на 6 июня 1942 года по железнодорожному узлу Орджоникидзеград! В этом полковом налёте экипажу Степанова определили конкретное задание – отыскать и зажечь в районе станции крупный склад горючего, обеспечив его костром выход на цель основной массы бомбардировщиков. Поставленную задачу выполнили безупречно.

Вышли в район цели с планированием на приглушённых моторах, точно прицелились и, сбросив бомбы, замерли в ожидании. Услышать на этом «тракторе», каким являлся ТБ-3 с его грохочущими четырьмя моторами, ничего не удалось, а вот в желании посмотреть приятную картину содеянного себе не отказали. Яркая вспышка пламени озарила округу, его рыжая копна на глазах ширилась в объёме и, перемежаясь с чёрным дымом, потянулась ввысь. Склад, по данным воздушной разведки, горел всю ночь, выводя на цель другие экипажи<sup>1</sup>.

Вот такие боевые вылеты создавали авторитет командиру корабля Степанову и его штурману Чистякову. Плюсуясь, они к январю 1942 года составили внушительную цифру – 142. Если её разделить на семь, то получится 20 вылетов в месяц! Это на ТБ-3! А если из общей цифры выделить дневные, то их набралось 62. Это на ТБ-3! В разговоре со Степановым, а мы встречались с ним в Киеве на его квартире 6 апреля 1985 года, я услышал лестные отзывы о ТБ-3 и еще больше укрепился в своём личном, таком же высоком мнении об этой уникальной машине.

Конечно же, она была физически устаревшей и летать на ней было весьма трудно, но её живучесть в условиях сильной ПВО противника оказалась поразительной, а если самолёт находился ещё и в умелых руках, то цены ему не было.

Руки у лётчика Степанова оказались умелыми, ибо покидать ему ТБ-3 не приходилось ни разу. Конечно же, его машину избивали и зенитчики и истребители, но экипаж из этого противоборства всегда выходил победителем. Вот за это за всё и получил он со своим штурманом 20 июня 1942 года высокое звание Героя Советского Союза. Кстати, удостоились они этой высокой награды среди тех, кто летал на ТБ-3 вместе с Пляшечником, первыми в АДД.

Боевая личная работа и продвигала Степанова по должностной лестнице. В авиаполку он прошёл такие её ступени – командир корабля, командир отряда, заместитель командира эскадрильи. Из авиаполка ушёл на должность инспектора-лётчика авиадивизии. Вероятно, эта работа была не по нутру боевому лётчику. Так или нет, но осенью 1943 года он стал заместителем командира 7-го авиаполка, а по весне получил свое «хозяйство».

Вот как отзывался о нём как о командире авиаполка штурман Василий Павлович Разуваев: «Это был волевой, строгий и уважаемый командир. Он сумел создать в полку атмосферу крепкого товарищества и братства. Полк жил настоящей боевой интересной и кипучей жизнью. Когда мне приходилось смотреть кинофильм «В бой идут одни старики», то я с волнением сравнивал его с жизнью нашего полка, с нашей самодеятельностью и той же «Смулянкой»...

И вот эти страшные потери. В чём причина, где корень? Целую неделю Степанов искал ответы на эти вопросы, тщательнейшим образом анализировал свою личную работу, работу своих заместителей, штаба. Вроде в авиаполку всё делается в соответствии с уставами и наставлениями, люди стараются, почему же такие потери? А тут еще новая неприятность. У Панькина это 191-й вылет. Экипаж после взлёта с аэродрома Ясенка на связь не выходил ни разу.

До утра никто из руководства авиаполка и авиадивизии не ложился спать, все анализировали те крохи информации, которые хоть как-то могли пролить свет на причину невозвращения экипажа домой. Сошлись на том, что самолёт сбит истребителем. А начальник политотдела соединения Д.Я.Моложин в политдонесении сделал такое предположение:

«До этого Панькин четыре раза возвращался с маршрута из-за плохих метеоусловий, не выполнив боевые задания. В разговоре с парторгом полка штурман Вирченко заявил: «Вот в следующий раз я полечу с Панькиным, и задание выполним». Сейчас есть возможность предположить, что Вирченко, чтобы оправдать свои слова, настаивал на продолжении полёта, хотя и была плохая погода»<sup>2</sup>.

Это предположение не подтвердилось. 5 февраля 1945 года в полк вернулся Ефрем Савельевич Вирченко. Из его доклада прояснилось следующее. После пролёта линии фронта в районе Левоча самолёт подвергся атаке истребителя. Экипаж сумел отбиться. Немецкий лётчик сделал второй заход и зажгёт Ли-2. Штурман получил ранение в руку и ногу. По команде Панькина первым машину покинул радист Мендзелинцев, за ним Вирченко.

После приземления они нашли друг друга. Устроив раненого у крестьян села Дубовицы, радист ушел на восток с целью перехода линии фронта. Поправившись, Вирченко присоединился к партизанскому отряду имени Кирова, а с приходом частей Красной Армии возвратился в полк. О судьбе остальных членов экипажа, в том числе и радиста, штурман никаких сведений не сообщил. 20 февраля вернулся в авиаполк и радист Василий Лукич Мендзелинцев. Таким образом, из экипажа пропали без вести: командир корабля Панкрат Андреевич Панькин, лётчик Дмитрий Иванович Бочканов, борттехник Иван Яковлевич Зеленин и стрелок Александр Константинович Мочалов<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 26, л. 36.

<sup>2</sup> Там же, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 46, л. 289.

<sup>3</sup> Там же, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 220, л. 25.

Говоря о потерях в 340-м авиаполку, не могу обойти молчанием ещё одну. О ней поведал в своей книге, вышедшей в 1987 году, сам командир авиаполка. «Не обошлось без потерь. Об одной из них вспоминаю с особой горечью... Один из кораблей, ведомый капитаном Н.Казаковым, загорелся от попадания снаряда, но мужественный экипаж сделал всё от него зависящее, чтобы выйти на полосу и посадить на неё объятую пламенем машину. И на земле экипаж не торопился оставить самолёт.

Авиаторы прежде всего занялись высадкой десантников чехословацкой бригады. Огонь разгорался, становилось трудно дышать в едком дыму, но Казаков, его штурман, другие члены экипажа продолжали работать. Сам командир корабля ринулся внутрь машины, услышав чьи-то стоны. Вынес десантника, раненного осколком разорвавшегося снаряда. Все чехословацкие воины были спасены, но Казаков и правый лётчик, оставшиеся до последней минуты на боевом самолёте, погибли от ожогов»<sup>1</sup>.

Смею заметить, что подобного факта в документах авиаполка, авиадивизии и авиакорпуса нет. Более того: в списочном составе авиаполка командира корабля под фамилией Н.Казаков не значится.

Как в эту ночь выполнили задание другие экипажи авиакорпуса?

С аэродрома подскока Ясенка взлетел и взял курс на Зволен самолет Ли-2 23-го авиаполка, которого экипаж называл женским именем «Лидочка». Его вели лётчики И.А.Казакевич и А.А.Акопьян. На борту боеприпасы в ящиках – 1500 кг. Радист Александр Безденежных доложил о пролёте линии фронта. Дальше пошли в режиме радиомолчания.

В экипаже знали, что немецкая ЗА пристрелена на чётные высоты, поэтому всегда старались летать на нечётных. Вот и на этот раз шли на высоте 2500 метров. После линии фронта правый лётчик перебрался в хвост самолёта к пулемёту ШКАС, а его место занял штурман Андрей Коноваленко. Он взял переноску, посветил на приборы. Всё в порядке.

Примерно через тридцать минут самолёт вошёл в сплошную облачность. Вокруг клубились густые, похожие на снег облака. Вскоре Казакевич ощутил в поведении машины признаки обледенения. И действительно, самолёт затяжелел, его стало трясти, снизилась скорость, лобовое стекло покрылось изморозью, обзора не стало. Темно, как в печке. Штурман вновь подсветил приборы, повёл лучиком по карте. Уяснив, что началось обледенение, бортовой техник Афанасий Чучалов принял за привычную в такой ситуации работу: стал изменять шаг винтов то на большой, то на малый. Вскоре по обшивке забарабанили срывающиеся с лопастей куски льда.

– Командир, может быть, на стёкла пустить спирт?

– Чего-о? Ты, Афанасий, лучше тряпочкой протри. Так, понимаешь, экономней. Спирт – он и на земле спирт! Давай лучше пойдём вверх.

Борттехник и сам был такого мнения, но спросить у командира нелишне. Через сорок минут полёта Казакевич обратился к штурману:

– Попряд прошли?

– По расчёту времени прошли.

– Тогда будем снижаться.

– Курс – ноль!

Машина пошла вниз. Командир приказал радисту запросить высоту нижней кромки. Через несколько минут тот доложил:

– Командир, высота нижней кромки тысяча метров.

– Врут, как пить дать врут!

И точно – наврала. Облачность пробили лишь на шестистах метрах. Сели с курсом 360 градусов во втором часу ночи, срулили вправо и застряли в вязком грунте. Попытка «вырвать» самолёт моторами не увенчалась успехом. Пришлось искать лопаты и просить помощи. В темноте и под дождём возились больше часа. Казакевич запустил моторы.

– Ну, «Лидочка», трогай!

И она пошла, пошла, пробуксовывая в грязи, вперёд, где прямо, где юзом. Подрулили к месту разгрузки.

– Какого хрена вас туда понесло!? Столько бензина выжгли. А время расчётное для вылета уже того – вышло. Будете ночевать!

– Товарищ полковник, мы успеем, быстро разгрузимся и в момент смоемся.

– Давайте быстрее. Возьмёте раненых.

Через пятнадцать минут «Лидочка» с двадцатью ранеными на борту покатила на взлёт, грузно оторвалась от раскисшего поля аэродрома и пошла в набор высоты, крутясь над приводом. И вновь всё повторилось: винты покрылись ледяной коркой, стёкла кабины стали белыми, а борттехник взялся за сектора управления газами.

Только вверх, только за облака! На высотомере было 3500, когда Казакевич в щелочку лобового стекла рассмотрел звёзды. Значит, страшное позади.

– Борттехник, а ну-ка протри стёклышки!

– Ды-к спирт и на земле спирт!

– Он на земле хорош во всех случаях, кроме поминок. Впереди линия фронта, надо осмотреться.

<sup>1</sup> Степанов Ф.Ф. Слагаемые победы – мастерство. – М., 1981. – С. 71 – 72.

Когда стёкла очистились ото льда, Коновалов посмотрел за борт и обратил внимание на то, что восточная часть неба заметно посветлела.

– Командир, рассвет!

– Ничего, успеем, ветерок почти попутный, вон скорость какая!

Линию фронта миновали серым мгlistым утром, сразу «нырнули» вниз и на высоте сто метров добрались до аэродрома Черляны. «Нас ждали, – писал мне Коновалов, – все самолёты были уже давно дома. Мы приложили все силы, знания и умения, чтобы это задание выполнить до конца, как и подобает гвардейцам».

О том, в каких погодных условиях работали экипажи, можно судить, ознакомившись с воспоминаниями лётчика П.Г. Григорьева из экипажа командира корабля 29-го авиаполка Б.А. Ермакова. «Взлетели мы в числе последних. При подлёте к цели попали в сплошную облачность. Пытаясь выйти из нее, добрались до «потолка» самолета (положение, когда моторы на полной мощности, а набора высоты нет), но из облачности выйти не смогли. Условия для обледенения были самыми лучшими: влажность сто процентов, температура – минус шесть. Самолёт обледенел так, что мы начали снижаться со скоростью пять метров в секунду.

Положение критическое: на приборе стрелка показывает ноль километров в час, хотя мы летим, а это значит, что замёрзла трубка «Пито» (датчик указателя скорости), система антиобледенения не справляется, винты покрылись льдом, началась вибрация самолёта. Что делать, прыгать с парашютом? Но внизу горы, территория противника.

Переглядываемся с командиром и молчим. И вдруг все затрещало, загремело. Это лёд стал срываться с лопастей. Пришло наше спасение – мы попали в тёплый слой воздуха. Постепенно самолёт перестал снижаться, пошла стрелка указателя скорости».

Результаты работы трёх экипажей командование 336-го авиаполка отметило специальным приказом, в котором, в частности, говорилось: «За грамотное и правильное решение при выполнении специального задания в сложных метеорологических условиях в ночь на 24 октября, предотвратившее возможные лётные происшествия, объявляю благодарность В.В. Гусеву, В.А. Кузьмину и Г.И. Чепанову»<sup>1</sup>.

Перечислю членов отличившихся экипажей. Командир корабля В.В. Гусев, штурман А.Г. Гуленко, лётчик В.И. Метёлкин, борттехник Д.Я. Налогин, радист Н.М. Кириллов, стрелок А.А. Муковин. Командир корабля В.А. Кузьмин, штурман С.А. Белых, лётчик Ф.А. Киселев, борттехник А.Т. Плёткин, радист А.В. Зборовский, стрелок А.В. Старков. Командир корабля Г.И. Чапанов, штурман Е.А. Косьяненко, лётчик В.А. Хандога, борттехник И.А. Камышев, радист Г.М. Коробка, стрелок А.Г. Сукач.

Я долго искал, стараясь выяснить, какие же «грамотные и правильные решения» приняли авиаторы, которые смогли «предотвратить возможные лётные происшествия». Объяснение нашел в боевом донесении командира авиаполка. Давид Равич писал: «В ночь на 24 октября на боевое задание вылетело шесть экипажей, выполнили два, доставив на аэродром «Три дуба» 15 офицеров и солдат, а также 1600 килограмм грузов. Командир корабля Гусев, появившись над целью в 00.54, получил от Чирскова погоду – облачность десять баллов, нижняя кромка 600 метров, дождь. Гусев принял решение возвращаться. За ним вернулись Чапанов и Кузьмин»<sup>2</sup>.

Командиры кораблей получили благодарность в приказе по полку за то, что возвратились, не выполнив задание! Нет, нет, это не ирония, это действительно так! А уж если быть точным, то были поощрены за то, что выполнили приказ... не рисковать.

Командиры авиаполков не знали, что делать, чтобы заставить экипажи не лезть на рожон в мерзкую погоду. О мерах предосторожности говорилось в приказах, на постановках задач, при подведении итогов. Однако все эти требования сплошь и рядом нарушались, лётчики переходили грань дозволенного, пытались противопоставить непогоде свое умение, мастерство, а иногда просто профессиональную настойчивость, даже амбициозность. А это часто приводило к неприятностям.

Ну как оградить командира корабля от безрассудных действий? Не наказывать же его за то, что он в трудных условиях выполнил задание. Вот и пошёл Равич на педагогический приём – поощрил командиров, которые выполнили его требование не рисковать.

Трудно что-либо сказать конкретное о членах этих экипажей, за исключением, пожалуй, одного. Штурман Алексей Григорьевич Гуленко в письме ко мне дал оценку своему командиру Виктору Васильевичу Гусеву: «Он прибыл на формирование 336-го полка в мае 1944 года из ГВФ. Богатырского телосложения, красив, умён, исключительно дисциплинирован, с отличной техникой пилотирования в любых метеоусловиях днём и ночью. Умел кратко, доходчиво и ясно отдавать распоряжения, без повышения голоса, без унижения человеческого достоинства. В полёте были слышны только деловые, служебные разговоры в форме коротких и ясных вопросов и таких же ответов. Пользовался исключительным авторитетом, как среди старших, так и подчинённых».

Успешно выполнил задание экипаж этого же авиаполка под руководством Александра Николаевича Котелкова. Заместителю командира эскадрильи было тридцать четыре. Школу лётчиков окончил в 1935 году.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 336-го ап, оп. 450240, д. 3, л. 87.

<sup>2</sup> Там же, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 28, л. 358.

Первые месяцы войны провёл в Иране, а с октября 1941 года за командирским штурвалом ТБ-3 стал летать на боевые задания в небе своей страны.

Не было сколько-нибудь значительной операции на фронтах войны, в которой не участвовал бы лётчик Котелков. Его действия всегда были расчётливы и продуманны, он уходил от огня зениток и атак истребителей, его экипажу не приходилось покидать самолёт на парашютах. А ведь позади уже было почти 250 боевых вылетов. Мужество лётчика высоко оценивалось командованием: 18 августа и 31 декабря 1942 года ордена Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени, 30 марта 1944 года еще один орден Красного Знамени.

В авиаполку Котелкова любили. Прежде всего за высокое лётное мастерство. Если он как заместитель командира эскадрильи приходил в экипаж для контрольного полета, то не только лётчики, а все его члены знали, что в предстоящем вылете чему-то научатся. А ещё его любили за весёлый нрав, открытую душу и неиссякаемый оптимизм. Эти свойства его натуры постоянно «высвечивались» на его улыбочивом лице.

В ночь на 24 октября в экипаже Котелкова полетел двадцатидвухлетний штурман Михаил Стоколос. Перед заместителем командира эскадрильи в грязь не ударил, в район Зволена самолёт вывел точно. Уже во второй части обратного маршрута штурман заметил, что командир усиленно трёт шею.

– Товарищ капитан, что там у вас?

– Да, понимаешь, какое-то ущемление.

– Может помочь?

– А что, Миша, потри, а то ломит – спасу нет. Курапов, бери управление и можешь снижаться!

Передав штурвал правому лётчику, Котелков расстегнул куртку, ворот гимнастёрки и подставил шею. Штурман принялся её массажировать. Командир пыхтел, кряхтел, опуская голову всё ниже и ниже, затем, сопротивляясь натиску штурмана, упёрся руками в приборную доску.

– Вот наглецы!

– Что там? – Котелков отвёл руки штурмана.

– Да опять стрелу выложили!

В авиадивизии уже все знали, что световой стрелой на земле, направленной в сторону аэродрома, бандеровцы давали ориентир для немецкой авиации. Некоторые экипажи обстреливали эти сигналы.

– Сколько у нас на высотомере? Вот и хорошо! Давай, Коля, мне штурвал. Стрелок, атакуем!

Котелков плавно нацелил нос самолёта на световую стрелу, увеличил обороты моторам. Машина, набирая скорость, понеслась к земле.

– Огонь!

Световая дорожка заструилась вниз и через несколько секунд воткнулась в землю. В это самое мгновение Котелков потянул штурвал на себя, ленточка пулемётной очереди побежала вперёд, ложась рядом с сигнальной стрелой.

– Не попали, но потушили, – доложил правый лётчик.

– И шею размяли, – пошутил Котелков.

Из восемнадцати экипажей, севших на аэродроме «Три дуба», один, из 336-го авиаполка, потерпел аварию – командира корабля Н.Н.Черненко. Это был его шестой полёт на «Три дуба».

На задание взлетели с аэродрома Цунюв. До района цели дошли без особых приключений. Запросили погоду и начали пробивать облачность, завершив это дело только на шестистах метрах. Шёл дождь, земля и посадочные огни просматривались плохо. Стали строить коробочку, зашли на посадку, выпустили шасси. И вдруг удар – левой плоскостью задела за дерево, стоявшее в трёхстах метрах от аэродрома. Удержав машину от сваливания, лётчики сумели её приземлить, однако их поджидала новая беда – на посадочной полосе оказалась застрявшая в грязи санитарная машина.

Черненко успел подорвать Ли-2 и создать ему крен. Удар опять же левого крыла о машину получился скользким. В результате аварии повредили плоскость, разбили фару, деформировали правый элерон.

В числе тех, кто в эту ночь ушёл в Словакию, находился экипаж М.В.Левина. Он занимал должность заместителя командира эскадрильи и как лётчик в авиаполку котирировался весьма высоко. Ему шёл двадцать пятый год. Три из них он провёл в небе войны. Летал уверенно и надёжно. В этом можно убедиться, выстроив во временной последовательности те награды, которые он получил за выполнение боевых заданий. Орден Красной Звезды 31 декабря 1942 года, ордена Красного Знамени 5 октября 1943 года и 13 июня 1944 года, а буквально за час до вылета в Словакию узнал, что награжден орденом «Партизан Отечественной войны» первой степени.

К партизанским наградам все относились с уважением. Если она красовалась на груди того или иного авиатора, то каждому было ясно – перед ним опытный лётчик. К партизанам слабых не посылали. Часто экипажу Левина приходилось летать в интересах НКГБ и разведотделов различных фронтов. Таких вылетов к осени 1944 года набралось уже около трёх десятков. Один из них, накануне работы авиаполка на Словакию, мог оказаться последним. Но не оказался. Победило хладнокровие и огромное желание побороть смертельную опасность.

В ночь на 15 сентября сразу четыре экипажа полка получили задание от НКГБ Украины и РО 1-го Украинского фронта на выброску разведывательно-диверсионных групп в разных пунктах оккупированной Польши. Среди них был и Левина (штурман В.И.Панфилов). Предстояло десантировать группу в четыре человека с грузом на точку Суха-Гура (10 км юго-западнее Макув). Сбросив разведчиков, легли на обратный курс. До линии фронта оставалось четыре километра, когда на Ли-2 напал немецкий истребитель. Со второй атаки ему удалось поджечь бомбардировщик и ранить радиста Ивана Гордовенко. Левин приказал всем быть в готовности покинуть самолёт, а сам, стараясь дотянуть до своей территории, продолжал управлять кораблём.

Лишь после того как стало понятно, что горящие бензобаки могут вот-вот взорваться, он дал команду оставить бомбардировщик. Вот как описана сложившаяся ситуация в наградном листе на звание Героя Советского Союза Михаила Левина: «Пламя охватило весь самолёт. Командир корабля, не создавая паники, проявил мужество и героизм. Перетянув через линию фронта, дал команду к выброске на парашютах... Включив автопилот, в первую очередь на парашюте опустил раненого радиста. А сам выпрыгнул только тогда, когда весь экипаж оставил самолёт».

После приземления нашли раненого радиста, доставили его в госпиталь. На операционном столе Иван Михайлович Гордовенко скончался. Остальные члены экипажа вернулись в авиаполк и продолжили боевую работу. В Словакию в ночь на 24 октября полетели все, кроме штурмана В.И.Панфилова. Шли на высоте 3000 метров за облаками. Миновав Попрад, настроились на приводную. Оказавшись над целью, Левин ввёл машину в глубокий вираж со снижением пять-шесть метров в секунду. Десятибалльная облачность и дождь свели видимость до минимума. Лётчики крутили спираль снижения фактически вслепую. Лишь на шестистах метрах увидели землю и сигнальные огни аэродрома. Сели, подсвечивая себе фарами. Стволы света от них «резали» косые ниточки дождя. Ли-2 на малом газу порулил за человеком с фонариком.

После разгрузки Левин и Воеводов направились к Чирскову за указаниями на обратный рейс. Застали они его в растрёпанных чувствах. Рассказав вкратце об обстановке вокруг аэродрома «Три дуба», он сказал, что пассажиров не будет, все они уже отправлены первыми самолётами, что экипажу следует немедленно убыть домой. Уже через пятнадцать минут Левин разогнал свой Ли-2 по взлётной полосе.

Машину под номером «три» на аэродроме «Три дуба» ждали. Чешские лётчики, не сумев отблагодарить экипаж Горбунова мотоциклом, от своей затеи не отказались. На этот раз они действовали похитрее: расставили вокруг Ли-2 дозорных и, убедившись в том, что поблизости вездесущего Чирскова нет, подкатили и буквально зашвырнули в самолёт бочонок. Слово, отражающее его содержимое, в переводе не нуждалось.

На этот раз Горбунов взлетел с аэродрома еще быстрее, чем тогда, когда получил втык за мотоцикл.

Полёт туда и обратно был одним из трудных за всю работу на Словакию. А если трудное дело завершается благополучным исходом, то всегда возникает желание его «замочить». Пробку из бочонка высадили в один приём, набулькали полную алюминиевую кружку и пустили её по кругу.

– Какая гадость! – возмутился Катымаев. – Ром, ром, а что в нём! То ли дело наш антиобледенитель!

Пока топали на командно-диспетчерский пункт, всех немножко развезло. Писать донесение доверили более стойкому – Константину Осадчему. Все остальные скромно стояли в стороне. Однако у начальника штаба Д.А.Козенко глаз на такие дела был наметан. Но ему и в голову не пришло, что источником «дикого разгильдяйства» мог быть ром. Поэтому вопросов «где взяли» и «что пили» он не задавал.

Получив справедливую взбучку, отправили радиста и стрелка на самолет с поручением припрятать бочонок от недобрых глаз, а сами потянулись в столовую. Выполнив поручение, Михаил Фриев и Николай Соколов (а именно они летали в этот раз в составе экипажа) доставили к столу завернутую в тряпку бутылку. Но от бдительных глаз начальника штаба и на этот раз уйти не удалось. Разговор был более крутой. В коттедже Катымаев взял в руки гармошку. Перебрав несколько мелодий, отложил инструмент в сторону и пошёл спать.

Как только стало ясно, что аэродром «Три дуба» будет работать, к отлёту стал готовиться экипаж Юрия Безбокова. В связи с тем, что в процессе ремонта мотор приходилось часто опробывать, бензина и масла для возвращения явно не хватало. Немножко слили со стоявшего в бездействии «Ме-109», немножко выпросили у чешских лётчиков и, кроме этого, перелили вёдрами остатки горючего из всех баков в один. О вылете командир корабля договорился с Борисом Чирсковым. Он приказал взять на борт экипаж Василия Мельникова.

Рискованное это было дело – взлетать в дождь с полевого аэродрома, когда один из двигателей не выдаёт всю свою мощь. Но еще большим риском было оставаться. Тем более что Чирсков ориентировал все застрявшие на аэродроме экипажи на тот случай, если погоды не будет и «Три дуба» придётся сдавать, самолёты жечь, а самим уходить в партизаны. Но Юрий Безбоков решил все же попытать счастья.

Вырулили на старт и стали ждать разрешения. А ракеты всё нет и нет. Моторы «молотят» воздух, бензин, собранный буквально по каплям, уходит.

– Николай, мотай к Чирскову, узнай, в чём дело!

Авсиевич бегом понесся на командный пункт. Полковника там не оказалось. Какой-то словак, показывая на часы, объяснил, что с минуты на минуту должны привезти одного раненого, его надо забрать. И

действительно, едва радист вернулся, как к самолёту подъехала санитарная машина. Пострадавшего занесли на руках, уложили на боковое сиденье, головой к пилотской кабине. Судя по одежде, это был лётчик.

Зелёная ракета разрешила взлёт. Безбоков дал моторам полный газ. Когда Ли-2 оторвался от земли, стало понятно, что главное дело сделано. Заложив левый крен, пошли в набор. Метры высоты давались трудно, и все же неисправный мотор не подвёл. Весь полёт экономили горючее. Из облаков вышли в морозящем дожде, штурман заметил шоссе на дороге Львов – Буск, сориентировался и дал курс на аэродром.

Кроме раненого чехословацкого лётчика и экипажа Василия Мельникова, привезли с собой несколько листовок, которые накануне разбросали немецкие самолёты. В них фашисты предлагали словакам сдаваться, а русским лётчикам грозили уничтожением.

Итак, экипаж Мельникова, потерпевший аварию в горах под Брезно, прибыл в родной авиаполк, прибыл без бортового техника Галкина. Николай Алексеевич, получив тяжёлые ушибы при столкновении самолёта с горой, остался в военном госпитале в Брезно. Когда немцы взяли этот город, бортехник фактически оказался в плену. Поправившись и набравшись сил, он бежал, нашёл чехословацких партизан, сражался и удостоился благодарности от командира отряда. 25 марта 1945 года Галкин вернулся в авиаполк.

Перелетел на свой аэродром и Захаров. Как говорится, в полку прибыло. Но и убыло. Домой не вернулся экипаж П.Ф.Губина. На аэродроме «Три дуба» он садился, доставил для захаровского самолёта запасные части и груз для партизан, взял раненых, взлетел и пропал. Рассказ о том, как перелетел во Львов Захаров и что произошло с экипажем Губина, впереди.

Завершилась еще одна боевая ночь частей 5-го авиакорпуса. Она, как и предыдущие, из-за сложных метеорологических условий и активного противодействия истребителей противника оказалась трудной. На аэродром «Три дуба» пробилось ограниченное количество самолётов, домой не вернулось два экипажа. 18 Ли-2 доставили 45 человек и 24 790 кг боевого груза (пушки, миномёты, автоматы, бомбы, снаряжение, взрыватели, техимущество, боеприпасы). Обратными рейсами экипажи вывезли 1300 кг груза и 86 человек, из них: двух министров, двух статских советников, шестерых членов чехословацкого правительства, одного генерала, одного доктора, двух санитарок и 72 раненых. 20 самолётов возвратились на свои аэродромы. Приблизительно 30 тонн необходимых военных грузов словаки не получили. В критический момент восстания это, бесспорно, являлось большой потерей.

Это был последний прилёт самолётов 5-го авиакорпуса АДД на аэродром «Три дуба», правда, в ту ночь никто не знал, что это последняя посадка, последние пассажиры и килограммы военных грузов, последний взлёт и вывинчивание из «каменного мешка».

В полночь вернувшиеся самолёты стали садиться на своих базовых аэродромах. Один за другим появлялись на командных пунктах экипажи, докладывали о выполнении заданий, заполняли документацию. Начальники штабов подписали подготовленные боевые донесения. И тоже последние.

Основную задачу в Зволеньской операции авиакорпус в основном выполнил. Почти вся чехословацкая воздушно-десантная бригада была переброшена. Растянулась эта работа, вопреки всем планам, желаниям и потребностям, почти на целый месяц. Виной тому – сложные погодные условия. Итоги переброски из СССР на аэродром «Три дуба» чехословацкой воздушно-десантной бригады показаны в справке генерала А.М.Белянова (документ № 85).

По всей видимости, в эту ночь на «Три дуба» прилетали самолёты группы ГВФ при УШПД. Этот вывод я сделал на основе свидетельств Асмолова, который одним из самолётов отправил в Киев документы Главного штаба партизанского движения Словакии и письмо генералу Строкачу. Алексей Никитович информировал: «Обстановка здесь очень и очень плоха, грозит полной ликвидацией освобождённого района. Противник нажимает со всех сторон и продолжает продвигаться. Главное то, что у нас нет резервов, нечем маневрировать. Единственное, чтобы сохранить живую силу партизан и армии, надо частью сил уйти из кольца окружения на запад и север, пока это ещё не совсем поздно... Повторяю и без всякого преувеличения, что если не будет помощи, не будет укреплено командование армии, не вышлют десантной бригады, то в ближайшие дни здесь всё развалится»<sup>1</sup>.

## 9. Двое под куполом парашюта

Обстановка действительно стала критической. Волны германской ярости продолжали накатываться на берега острова контролируемой территории. Слабо вооружённые повстанцы, показывая презрение к численному превосходству, танкам и самолётам, всё же вынуждены были отходить. Островок восстания таял, сужался. Обстановку тех дней передают некоторые документы. 22 октября заместитель начальника политуправления 1-го Украинского фронта донёс в ГЛАВПУ КА о военно-политической обстановке на территории, занятой словацкими повстанцами (документ № 86). 25 октября начальник опергруппы Сомов о положении в районе

<sup>1</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. – С. 244.

Словацкого восстания донёс начальнику разведотдела штаба 1-го Украинского фронта (документ № 87). О положении в районе восстания по состоянию на 25 и 26 октября в ГШ КА донёс начальник штаба 1-го Украинского фронта (документ № 88).

Из этих документов видно, что положение в контролируемой повстанцами зоне к 25 октября стало критическим. Оставление Банска-Бистрицы и аэродрома «Три дуба» стало неизбежной реальностью. Но вернёмся к делам авиационным.

Рассказ об экипаже П.Ф.Губина начну отрывком из воспоминаний бортового техника Сергея Николаевича Уткина. «24 октября, как только стемнело, мы вылетели на очередное боевое задание. Экипаж – семь человек, люди все опытные, бывалые. Вместе летали немало, сдружились, каждый за другого жизнь способен отдать. Я тогда летал в качестве бортового техника. Задача у нас не из простых – отыскать в Больших Татрах около Банска-Бистрицы небольшую площадку, громко именуемую «партизанским аэродромом». Полёт проходил при сильном дожде. Ориентироваться трудно, но лётчик и штурман точно вывели самолёт на цель. Начали осторожно снижаться. При посадке на «пяточок», стиснутый со всех сторон двухкилометровыми горами, помогала нам маленькая наземная радиостанция. Изредка снизу пускали ракеты, которые обозначали место приземления.

Надо ли говорить, сколько мастерства, выдержки и хладнокровия должен был проявить лётчик, чтобы в таких условиях совершить посадку! Но наш командир корабля, гвардии капитан Губин, как раз этим и отличался. Он был одним из лучших лётчиков полка, и ему обычно поручались наиболее сложные задания. И на этот раз он безупречно посадил самолёт»<sup>1</sup>.

Уткин прав: в 1-м авиаполку экипаж Губина был одним из опытнейших. Достаточно сказать, что к этому времени самому командиру корабля исполнилось тридцать лет, борттехнику и стрелку – по двадцать девять, а радисту – двадцать семь. Для авиаторов это самый зрелый возраст. Да и боевой опыт немалый. Пётр Фёдорович Губин кроил небо войны боевыми маршрутами с 22 июня 1941 года и в ночь на 24 октября совершал свой 231-й вылет. В период Зволенской операции он параллельно участвовал в выполнении очень важного правительственного задания.

...По договорённости с союзниками в июле 1944 года штабом АДД на англоамериканскую базу в городе Бари (Южная Италия) была переброшена авиационная группа особого назначения (АГОН), состоявшая из двенадцати экипажей на самолетах Си-47 и двенадцати истребителей сопровождения Як-9. Она стала летать через Адриатическое море к югославским партизанам, доставляя необходимое им военное имущество, личный состав, транспортируя раненых.

В помощь АГОНу командование АДД создало еще одну группу, состоящую из десяти Си-47. От 1-го авиаполка в неё вошёл экипаж Петра Губина, правда, несколько в ином составе. Летали с аэродрома Калиновка. В августе и сентябре совершили в Бари четыре полёта, доставляя туда людей и имущество, а обратными рейсами привозили югославских лётчиков и танкистов для переподготовки в военных училищах Советского Союза.

Бортовой техник Сергей Николаевич Уткин в составе полка с 1938 года. Фашистов бил и числом и умением. Что касается числа, то здесь можно привести такой факт. В конце 1942 года в 1-м тбап составили список, отражавший количество боевых вылетов лётного состава. Первой в нём значилась фамилия Уткина, к этому времени он совершил 135 рейдов в тыл противника на ТБ-3. К началу Зволенской операции Сергей Николаевич перешагнул трехсотый рубеж. Что же касается умения, то достаточно будет сказать о том, что самолёт Уткина в авиаполку всегда считался эталонным.

Радист Степан Петрович Домашенко бил фашистов тоже с первого дня войны, в бой ходил со многими командирами кораблей. Довелось летать и с легендарным Гастелло, когда Николай Францевич служил в 1-м авиаполку. К 23 октября радист совершил более трехсотпятидесяти боевых вылетов.

Приблизительно таким же опытом обладал и стрелок Алексей Иванович Шведин. Штурман Леонид Филиппович Котляревский по возрасту числился в списке молодых, ему только исполнилось двадцать два, однако боевых вылетов набралось за двести шестьдесят. Ну а самым молодым в экипаже был двадцатилетний правый лётчик Василий Александрович Шишкин. Ушёл в эту ночь в полёт и штурман-стажёр Анатолий Михайлович Тягай.

После знакомства с экипажем вернёмся на аэродром «Три дуба». Как только зарулили на разгрузочную площадку, Уткин сразу же побежал на самолёт Захарова, чтобы сообщить, что привёз запасные части. Нашёл коллегу-борттехника и предложил ему свою помощь.

– Тебе что, нечего делать?

– Да у меня всё нормально, вот только раненых ждем!

...Курорт Слияч на повстанческой территории стал первым войсковым лазаретом. Когда начались активные боевые действия, сюда со всех концов начали поступать раненые. Вскоре их количество подошло к одной тысяче, а новых всё продолжали подвозить. Тогда для них решили использовать другие санатории. В Советский Союз отправляли только тяжело раненых и тех, кто нуждался в сложных операциях. На всех отъезжающих составляли списки, в назначенное время подъезжали санитарные машины и, приняв больных, отправлялись на аэродром.

<sup>1</sup> Крылатое племя. – М., 1962. – С. 103.



Времени для погрузки в самолёт, как правило, не хватало, и санитары справлялись с трудом. Настоящей же бедой для медперсонала стали перерывы в работе воздушного моста или недостаточное количество севших самолётов.

Когда стало понятно, что Банска-Бистрица долго не продержится, военное командование и штаб партизанского движения приказали воинские лазареты эвакуировать в Доновали. Легкораненых солдат и партизан предстояло направить к родным, знакомым или просто к надёжным людям, а тяжёлых, насколько это будет возможным, транспортировать в Советский Союз. А тут непогода зарядила на целую неделю. К 23 октября в лазаретах остались те, кого ещё не успели отправить в Доновали, те, кто поступил прямо с поля боя.

Антон Копрда только-только проснулся после операции. Ему удалили указательный палец, вытащили из ноги пулю. В палату стремительно вошли врач и медсестра.

– Как ваша фамилия?

– Антон Копрда.

– Есть возможность улететь в Советский Союз для лечения, хотите?

– Можно.

– Сестра, собирайте больного!

Носилки с раненым вытащили из машины и поставили на землю. Такого огромного самолёта, да ещё так близко, Антону раньше видеть не приходилось. В отблесках далёких аэродромных огней рассмотрел на хвостовой части самолёта пятиконечную звезду и цифру тридцать. Санитар подошел к Ли-2, постучал ладонью по его телу. Открылась широкая дверь.

– Раненый? Сейчас поможем!

Антон на носилках подняли в самолёт, усадили на сиденье.

– Давайте скорее остальных, сколько их будет? – спросил Сергей Уткин.

– Всего восемь раненых и медсестра, – ответил санитар.

Борттехник притащил моторный чехол, постелил его на скамейки.

– Куда повезете нас? – спросил Антон.

– Во Львов.

– Не знаю ваших мест.

Под самолётом заурчал мотор машины. Домащенко и Шведин помогли втащить носилки. Не успели усадить прибывших, как подъехала ещё одна машина. В салон самостоятельно поднялись четверо раненых. Только они успели заговорить, сразу стало понятно, что это французы. Последней поднялась медсестра. Пока Домащенко и Шведин устраивали гостей, Уткин успел сбегать на самолёт Захарова. Борттехник Василий Иванов закончил ремонт и готовился запустить мотор. Определив по звуку, что всё нормально, Уткин вернулся к своей «тридцатке».

Первым «Три дуба» покинул Губин. Через десять минут после него взлетел Захаров. Оба мотора работали чисто, машина уверенно набирала высоту. На маршруте в районе Попрада заметили, что кто-то бросает САБы. Решили, что это рыцут немецкие истребители. От греха подальше отошли в сторону. У линии фронта заметили перестрелку в воздухе, загорелся и пошел к земле какой-то самолёт. Когда после посадки пришли на КДП, то оказалось, что Губина ещё нет, что последний раз его радист Домащенко запрашивал посадку в 22.55 и с тех пор на связь не выходил. Захаров рассказал о том, что видел перед линией фронта. Перестрелку в воздухе наблюдал также и Иван Горбунов. Все сошлись во мнении, что это была «тридцатка».

В авиаполку лётчиков считали пропавшими без вести, а их семьям в разные концы страны ушли печальные вести. Долгие три месяца родные носили в своём сердце тягостную боль утраты, выплакали все слёзы. Но настало время, когда известие другого рода вернуло их к жизни.

28 января 1945 года в родной полк вернулись Уткин, Домащенко и Шведин, а 13 февраля – Губин. И пошли по домашним адресам письма, теперь уже от них самих. Радостные известия получили мать Екатерина Осиповна Шведина, жёны Надежда Губина и Евдокия Уткина, брат Пётр Домащенко. Не испытали радости второго рождения своих сыновей Наталья Герасимовна Котляревская, Мария Николаевна Тягай и Александр Федорович Шишкин. Что же произошло в ту роковую ночь?

Перед вылетом борттехник Сергей Уткин снял висевшие на крючках в общей кабине парашюты командира корабля, правого лётчика, а также свой и принёс их в пилотскую кабину. Дело в том, что при рулении и взлёте они могли сорваться и причинить раненым дополнительные неприятности. Сложил он их у рабочего места штурмана.

«Тридцатка», набрав необходимую высоту, легла на курс. Члены экипажа делали свое дело, а в свободную минуту бегали к раненым, узнавали у медсестры об их состоянии. Где-то там, внизу Ондавская Верховина. Это значит, что половина пути уже пройдена. В облачности стали появляться разрывы, но определиться по наземным ориентирам было ещё трудно. Вдруг по левому борту что-то сверкнуло и грохнуло. В следующую долю секунды в самолёте раздался взрыв, багровое пламя, сжигая кислород, тугой волной ворвалось в пилотскую кабину. «Истребитель... угодил в бензобак... парашют... ах, да, он же здесь», – пронеслось в голове борттехника. Схватив первый попавшийся и обжигая лицо, ноги и руки, выскочил в грузовой салон. Там раздавались крики и стоны раненых. Но чем им помочь?

С трудом добрался до двери, поднял парашют, пристегнул его к карабину одной из двух лямок подвесной системы и тут взорвался бензобак. На Уткине загорелась одежда. Сбивая пламя руками, он уже намеревался пристегнуть вторую лямку, как заметил, что из пилотской кабины выскочил командир корабля, парашюта в его руках не было.

– Цепляйся за меня! – крикнул борттехник.

Губин подбежал к Уткину, схватил висевшую у него за спиной лямку и только успел пристегнуть карабин к парашюту, как раздался взрыв, самолёт стал разваливаться на части. Уткин успел дёрнуть за кольцо парашюта и потерял сознание.

Двое под одним куполом на повышенной скорости спускались к земле. Губин как мог гасил тлеющие очаги одежды Уткина. По гулким ударам внизу понял, что это падают части разваливающегося самолёта. Через несколько секунд, ломая телами ветки ели, лётчики грохнулись на землю. Правую ногу Губина пронзила острая боль. От удара пришел в себя Уткин, застонал. Его руки и лицо были обожжены.

Освободившись от парашюта, Пётр Федорович стащил с борттехника всё ещё тлеющий комбинезон, и тут заметил, что на Уткине нет сапог. Их сорвало при динамическом ударе в момент раскрытия парашюта. Приведя в боевое состояние личное оружие, решили передохнуть.

– Сергей, не знаю, как бы мы с тобой приземлились, если б не эта ель.

– Мы-то живы, а вот что с остальными. Пассажиры, понятно, погибли. Представляю их мысли в последние минуты жизни.

Где-то далеко залаяла собака.

– Надо уходить!

Губин нашёл в темноте куски обгоревшего комбинезона Уткина, обмотал ему ноги и, преодолевая боль, встал, помог подняться товарищу. Обнявшись и обходя деревья, они заковыляли подальше от места приземления.

Пошёл дождь, идти стало труднее. Вывихнутая нога причиняла Губину нестерпимую боль, состояние Уткина было ещё хуже – капли дождя попадали на обожжённые части тела, вызывали зуд, начали лопаться пузыри, появился жар. С рассветом остановились на опушке леса передохнуть.

Губин расстегнул свой комбинезон, сунул под него ноги Уткина. Осмотрелись. На фоне сумрачного горизонта, насколько видели глаза, бугрились сопки, покрытые лесом и кустарником. За одной из них струились ленточки дыма, вероятно, там находилось село. Идти туда не отважились. Прошли ещё немного вдоль опушки леса, наткнулись на ручеёк и проспали около него всё дневное время суток. Проснулись от нестерпимого голода. Испили водицы и стали ждать темноты, чтобы двигаться дальше.

Вдруг вечернюю тишину нарушил треск сухостоя. Кто-то шёл. Привели оружие в боевое состояние, приготовились к отражению возможного нападения. Через минуту в кустарнике оказались двое. Да это же Домашенко и Шведин! Вот удача! Теперь их четверо! Радости не было предела. У стрелка и радиста оказался харч – хлеб и сало. Раздобыли они их у лесоруба.

Уткина кормили, вкладывая в рот маленькие кусочки хлеба. Он пережёвывал их с трудом, ему было так больно, что из глаз невольно катились слезы. Подкрепившись, начали уточнять, кто и как покинул самолёт.

Оказалось, что радист и стрелок выбросились сразу же после команды Губина. Парашюты во время полёта они не снимали и драгоценные секунды на их поиск не тратили. Вот что рассказал Алексей Домашенко. Когда начался пожар, он рванул к выходу. Шлемофон с головы стянул шнур, который был подсоединён к приёмнику. Так без шапки и прыгнул. Раскрыл парашют, осмотрелся. В стороне и выше кто-то висел под куполом. Но потом облачность перекрыла обзор. Слышал взрыв самолёта.

Приземлился удачно, собрал парашют и сунул его под сухие ветки. Прислушался, выждал несколько минут. Тишина. Достал пистолет, нажал на спусковой крючок. Эхо от выстрела покатилося по лесу и быстро запуталось в его зарослях. Вновь стало тихо. И вдруг – ответный выстрел. Пошёл на его звук. Метров через пятьдесят ещё раз пальнул в воздух. Так, перестреливаясь, сошёлся со Швединым. Договорились дожидаться рассвета и идти в сторону фронта. Топали с небольшими перерывами на отдых целый день. И вот неожиданная встреча. Стрелок и радист тоже обгорели, а у последнего в мякоти левой ноги застрял еще и осколок.

Своих боевых товарищей Шведин и Домашенко застали в тяжёлом состоянии. У Губина распухла и посинела нога. Уткин температурил и из-за скопившихся в носу сгустков крови тяжело дышал. Шведин палочкой прочистил ему ноздри. На ноги борттехника натянули рукавицы.

Трое суток четвёрка людей, полуголодных, обгорелых и израненных, шла на восток, в надежде перейти линию фронта. Уткин уже не мог двигаться, его состояние стало критическим. Вся тяжесть перехода легла на плечи менее пострадавших радиста и стрелка.

Помимо того, что лётчики страдали от полученных ожогов и ран, их мучил голод. Осознавая, что при столкновении с врагом физических сил для борьбы маловато, что Уткин и Губин при необходимости не смогут даже убежать, решили ни с кем в контакт не вступать. Шли в ночное время, питались ягодами и сырыми грибами. Мокрая от дождей одежда не грела. Борттехник вспоминал:

«Мне каждый день пути давался ценой колоссальных усилий – физических и моральных. Распухло лицо, в нечто невообразимое превратились руки. При ходьбе я всё время держал их поднятыми, чтобы

хоть немного уменьшить боль. Рот открывать не мог. Когда нужно было есть, товарищи размачивали хлеб и полученную жижицу буквально вливали мне в рот. Чтобы облегчить мои страдания, они предложили нести меня на носилках, но этому я категорически воспротивился. Между тем положение мое оказалось серьезнее, чем я думал, температура всё повышалась... Товарищи, особенно капитан Губин, подбадривали меня»<sup>1</sup>.

Тяжелое состояние Уткина все же заставило обратиться за помощью к местному населению. Другого выхода не было. Опасения оказались напрасными. Деревня Львовская Гута находилась под партизанским контролем. В доме лесника Иосифа Марцинека они наконец-то смогли первый раз за четверо суток поесть. Хозяйка промыла Уткину обожжённые места, смазала их каким-то жиром. Стало легче. Затем она оказала помощь и другим членам экипажа. В гостеприимной чешской семье они получили и третье благо – наконец-то удалось по-человечески поспать, в тепле, без мокрой одежды и без опасения, что тебя обнаружит враг.

После небольшого отдыха Иосиф Марцинек отвёл лётчиков в партизанский отряд имени Кирова под командованием Петра Ивановича Шишова. Здесь они нашли приют на долгих три месяца. Губина и Уткина поместили в лазарет-землянку. Борттехник поправлялся медленно, ожоги заживали плохо, особенно на лице. И все же день ото дня дело шло на поправку.

Главную роль в выздоровлении борттехника сыграл чешский коммунист Франтишек Радач. Он был сельским врачом и оказывал партизанам посильную медицинскую помощь. Радач провёл у постели Уткина не одну ночь, а после того, как удалось сбить температуру, навещал его каждый день. Врач был на подозрении у немцев, приходилось ходить к больным, придумывая разные уловки, тайно. Именно его стараниями быстро поправился Губин и в конце концов встал на ноги и Уткин.

Уже после войны в газете «Правда» появилась корреспонденция «Доблесть и слава Франтишека Радача», в которой приводится выдержка из его рассказа:

«Серёжа был у меня, пожалуй, самым тяжёлым больным. Страшный ожог, лицо – сплошная рана. Я тогда удивлялся его выдержке и выносливости. С высокой температурой он прошёл по лесу около ста километров. Я восхищался и восхищаюсь его товарищами, которые приложили нечеловеческие усилия, чтобы спасти своего друга».

Советские лётчики, в меру своих сил и возможностей, помогали партизанам в борьбе с немецкими оккупантами. Степан Домащенко как радист ремонтировал радиоаппаратуру, принимал из Москвы информацию. Нашёл применение своим знаниям и Алексей Шведин, ставший специалистом по ремонту оружия. Ходил он и на подрыв железнодорожного полотна.

А фронт тем временем приближался к тому месту, где действовал партизанский отряд. Красная Армия вместе с частями 1-го чехословацкого армейского корпуса в середине января перешла на этом участке в решительное наступление. К концу месяца войска освободили Бардеев, Зборов, Прешов, Кошице, Левочу. Партизанский отряд соединился с частями регулярной армии, и члены экипажа получили возможность вернуться в родной авиаполк.

Прощаясь, лётчики крепко, по-братски пожали руки своим новым друзьям. Вместе с Радачем выхаживали больных, окружив их заботой, словацкие патриоты – старый коммунист лесник Марцинек, староста села Львов Молчан, сельский фельдшер, которого звали русским именем Вася и другие. А какую поддержку оказали партизаны! В их отряде Губин, Уткин, Домащенко и Шведин чувствовали себя словно в родном доме.

Покидая друзей, авиаторы решили выразить письменную благодарность своему главному спасителю врачу Франтишеку Радачу. «Мы, бойцы, командиры и партизаны Красной Армии, находившиеся на излечении в тайном лазарете, организованном в селе Львов, выносим вам, товарищ Радач, сердечную благодарность за оказанную помощь в тяжёлые дни немецкой оккупации. Желаем вам сил, здоровья и плодотворной работы на благо словацкого и русского народов».

Лётчики вернулись в родной авиаполк. Командование и личный состав узнали о подвиге Сергея Уткина, который в критическую минуту спас жизнь своему боевому товарищу – командиру корабля Петру Губину. Считаю, что это подвиг самой высокой мерки. Повторюсь: не могу сказать за всю советскую авиацию, но то, что он единственный в истории АДД – ручаюсь.

Мужественный поступок бортового техника отразили боевые донесения, он описан в информационном бюллетене АДД, зафиксирован в истории 53-й авиадивизии и в ряде других документов. Вот один из них:

«23 октября 1944 года самолет № 30 капитана Губина вылетел с задачей транспортировать груз с аэродрома Львов на аэродром «Три дуба». Совершив нормальный полёт к цели и забрав оттуда раненых, взлетел на обратный маршрут. После выхода из облачности на высоте 3000 метров самолёт был атакован истребителем и сразу же загорелся. Парашют командира корабля оказался в кабине пилотов и сгорел. Борттехник Уткин предложил Губину прыгать с ним вместе на одном парашюте, что они и сделали. Благодаря тому, что опустились на лес, оба остались живы и через несколько месяцев, после пребывания в партизанском отряде, возвратились в свою часть»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Крылатое племя. – С. 105.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 56, л. 146.

Высоко оценивая подвиг бортового техника, командование авиаполка представило Сергея Николаевича Уткина к званию Героя Советского Союза. Высокую награду по неизвестным причинам он не получил. Копию наградного листа найти не удалось.

Что произошло с остальными членами экипажа, ведь в полк вернулись только четверо? А судьба раненых? Окончательные ответы на эти вопросы принесло только послевоенное время, когда многие чехословацкие граждане, партийные органы и общественные организации, движимые чувством благодарности советским воинам за их братскую помощь во время войны, развернули большую работу по поиску мест захоронения погибших, выявлению их имён, перезахоронению и установлению памятников. В ходе этого кропотливого поиска прояснилась судьба остальных членов экипажа Петра Губина.

Тело погибшего лётчика Василия Александровича Шишкина было найдено вскоре после катастрофы местными жителями. Судя по всему, лётчик падал с обломками самолета с нераскрытым парашютом. Не успел воспользоваться им и штурман Леонид Филиппович Котляревский, труп которого нашли среди тел погибших раненых словаков. На месте катастрофы вырос холмик братской могилы. Захоронили всех погибших жители села Яворник, предав земле одиннадцать человек.

Штурман-стажёр Анатолий Михайлович Тягай приземлился нормально. Дождавшись рассвета, он обнаружил тела лётчика и штурмана, взял их документы и пошёл от места катастрофы на восток. Его преследовали с собаками, штурман принял неравный бой. Через несколько часов после того, как стихла перестрелка, к этому месту пришли жители села Лублау. Мёртвое тело штурмана лежало на земле, каратели изуродовали его лицо, отрезали нос, уши, выбили зубы. Тягая похоронили на местном кладбище.

Восстановили и имена погибших раненых, захороненных в братской могиле на месте катастрофы. Еще во время погребения обнаружили документы на имя лейтенанта французской армии Жана Лемона. Позже их переправили во французское посольство. В 1947 году в Левочу прибыла специальная комиссия, которая провела эксгумацию трупов и установила, что в братской могиле, кроме Лемона, похоронены еще три француза – Жан Косар, Селестин Жублье и Морис Леруж. Были установлены имена двух чехословацких солдат и медицинской сестры: Юлиус Гронский, Йозеф Сикса и Алица Браун. Имя еще одного словака установить не удалось.

Советских лётчиков опознали по их одежде, но сведений о них пока не было. В 1956 году тела всех погибших перенесли из Яворника в Левочу, а останки Анатолия Тягая перезахоронили в братскую могилу в Попраде.

Выяснение имён советских лётчиков продолжалось. Поиски привели к тем членам экипажа, которые остались в живых. Только тогда имена Леонида Котляревского и Василия Шишкина появились на мраморном надгробии братской могилы в Левочу.

В 1965 году по инициативе одной из воинских частей города Кежмарок на горе Яворник установили памятник. На его открытии 28 августа состоялся митинг. У памятника поместили останки самолета Ли-2 с бортовым номером «30» – крыло, обгоревшие баки и мотор.

А 23 октября 1966 года, в двадцать вторую годовщину со дня катастрофы, у этого памятника в скорбном молчании застыли трое – бывший командир корабля самолёта Пётр Фёдорович Губин, бывший радист Степан Петрович Домашенко и... бывший пассажир самолёта Антон Копрда. Да, да, тот Антон Копрда, который ночью 23 октября, как раненый, сел на аэродроме «Три дуба» в самолёт. Невероятно – но факт!

Спасаясь от пламени, возникшего в результате взрыва бензобака, Антон успел проскочить в хвост самолёта и закрыть дверь багажника. Когда произошёл второй взрыв и Ли-2 начал разваливаться, хвостовая часть самолёта отделилась от корпуса и обрубленной стороной пошла вниз, унося с собой Антона, который уже считал последние минуты своей жизни.

Однако у падающей части самолёта проявились некоторые аэродинамические свойства: в неё втягивался воздух и в какой-то мере гасил скорость падения, уменьшал её и стабилизатор, который, кроме этого, создавал устойчивость.

Трудно предположить, что бы случилось с Копрдой в этом своеобразном мини-самолёте при ударе о землю, если бы не густые и гибкие стволы молодого ельника. Они амортизировали падение и несчастный, а точнее, счастливый остался в живых, получив, однако, сильные ушибы.

Он долго лежал, не веря в спасение. В груди что-то горело, мешало дышать, левая нога не действовала, а когда попытался повернуться на левый бок, в нём что-то хрустнуло, и невыносимая боль разлилась по всему телу. Инстинктивно крутнулся вправо и застыл, ожидая, когда боль утихнет. Отдохнул, поднялся на локти, упёрся правой ногой в землю и, оттолкнувшись, продвинулся на несколько сантиметров.

Избрав такой способ перемещения, Копрда медленно продвигался вперёд. Только вперёд и по прямой. Была одна цель – встретить на этом трудном пути хоть одну живую душу. Измученный и голодный, впадая временами в беспамятство, засыпая на несколько часов тревожным сном, он за четверо суток преодолел не более семисот метров. Днём 27 октября его заметили работавшие в поле люди. Жизнь Антона Копрды была спасена. Интересно, есть ли имя этого счастливчика в Книге рекордов Гиннеса?

Но вернёмся на «Три дуба», где обстановка осложнялась с каждым часом. С юга, со стороны Зволена, постоянно слышалась артиллерийская стрельба. По дороге на Банска-Бистрицу, которая проходила рядом с аэродромом, тянулись беженцы, отходили воинские части и партизанские отряды.

В таких условиях вынужден был вернуться из Словакии в Советский Союз 1-й истребительный чехословацкий авиаполк. 25 октября он покинул зону боевых действий, взял курс на восток. Из-за плохих метеорологических условия самолёты расселись на разных аэродромах: в Пшеворске, Перемышле и даже в Араде и Орадеа-Маре (Румыния).

Частичные сведения о перелёте имеются в донесении заместителя командующего ВВС генерал-полковника авиации А.В.Никитина на имя А.И.Антонова: «Во 2-ю воздушную армию 1-го Украинского фронта перелетел из района Зволена командир 1-го чиап Чехословакии с двумя лётчиками. Шесть лётчиков произвели вынужденные посадки на территории 5-й воздушной армии 2-го Украинского фронта. Остальные три лётчика разыскиваются. Штаб и технический состав 1-го чиап остались на территории Словакии.

В настоящее время во 2-й воздушной армии для 1-го чиап имеется 23 самолёта Ла-5 и 370 человек личного состава для будущих формирований чехословацких частей. Считаю, что наиболее удобным пунктом для дислокации 1-го чиап и других чехословацких формирований будет один из пунктов на чехословацкой территории, например Мукачево. Прошу Вашего согласия перебазировать 1-й чиап и остальной личный состав чехословаков на освобождённую чехословацкую территорию и передать их в состав 8-й воздушной армии 4-го Украинского фронта, куда будут приняты и три чехословацких эскадрильи «Спитфайров» из Англии»<sup>1</sup>.

Командир авиаполка Франтишек Файтл подготовил сводный доклад о боевой деятельности в Словакии с 17 сентября по 25 октября 1944 года. Обобщающие цифры и некоторые факты говорят о том, что личный состав 1-го чиап оказал повстанцам существенную помощь и сделал всё возможное, чтобы снизить активность авиации противника, уменьшить её воздействие на аэродром «Три дуба».

За указанный период авиаполк произвёл 492 боевых вылета, сбросив 624 зажигательных и фугасных бомб. В восемнадцати воздушных боях лётчики сбили девять самолётов и ещё пять предположительно, а на земле уничтожили шестнадцать и повредили десять вражеских машин. При этом в воздушных боях авиаполк не потерял ни одного своего пилота, ни одной боевой машины.

Уже на следующий день после приземления на полевой площадке Золна, лётчики нанесли смелый удар по аэродрому Пиштяны, уничтожив одиннадцать и повредив десять самолетов противника.

Менее эффективной оказалась работа авиаполка по штурмовке наземных объектов. И хотя удалось уничтожить 75 грузовиков, 2 танка, 14 легковых автомобилей, 8 железнодорожных вагонов с грузами, три артиллерийские батареи, два склада боеприпасов и одну бензоцистерну, этот результат был достигнут ценой потери четырёх самолётов и пропавших без вести четверых лётчиков – Франтишека Крутя, Франтишека Вацулика, Богуслава Мраза и Томаша Мотычки.

Ещё два самолёта авиаполк потерял при вынужденных посадках после серьёзных повреждений при обстрелах зенитной артиллерией противника.

Часто по требованию командующего армией производились налёты на скрытые скопления войск, автомобилей и танков, на склады боеприпасов и железнодорожные объекты. В этих условиях лётчики не могли определить точных результатов своей работы, и они оценивались приблизительно, на основе донесений армейских органов контроля.

Так, спустя пять дней после налёта на станцию Дивиаки, командование армии сообщило, что там убито восемь и тяжело ранено 80 германских солдат. Успешным оказался налёт на скопление танков и командный пункт немецкой части в Теплице. Боевые вылеты осуществлялись, как правило, при сильном противодействии ПВО объектов. Командир авиаполка отмечал, что не было случая, чтобы хоть один лётчик вернулся без пробоин от стрельбы противника.

Существенные потери авиаполк понёс при перелёте в Советский Союз: один Ла-5 оставили на аэродроме базирования по неисправности, три, севшие на территории Румынии, передали авиационным службам Красной Армии для ремонта, один с пилотом Ант Матуеком пропал без вести, в горах Словакии остались штабс-капитан Станислав Рейтар поручики Рудольф Боровец и Иржи Сегнал. Кроме этого, 28 сентября вывезен «Дугласом» и направлен в госпиталь Москвы раненый лётчик Франтишек Лоуцки, а в госпиталь Львова 21 октября был транспортирован советским самолётом раненый при вынужденной посадке 18 октября Иржи Ржезничек.

В докладе Файтла указано, что в горах Словакии в группе Рейтара осталось девять советских офицеров и десять сержантов. По всей видимости, это технический состав 2-й воздушной армии, который обеспечивал боевую работу авиаполка.

Труду советских техников Файтл дал высокую оценку: «Советские механики в короткое время обучили словацких механиков настолько, что они могли работать самостоятельно. Они очень хорошо себя показали, а своим старанием и усердием обеспечили безопасное возвращение советского наземного персонала в СССР».

Боевое крещение 1-го чиап произошло в небе родной Словакии. Несмотря на то, что лётчики действовали во вражеском кольце, а материальное снабжение шло только по воздуху и для ремонта самолётов не было нормальных условий, это боевое крещение оказалось весьма удачным. Мужественно и умело дрались в небе родной страны Ф.Файтл, П.Коцфельда, Ю.Стеглик, Л.Шром, Ф.Штичка. В целом боевая деятельность

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 35, оп. 11333, д. 28, л. 57.

авиаполка, с точки зрения нанесённых противнику материальных потерь, была значительной, но бесспорно и другое: появление в небе над зоной восставшей Словакии чехословацких пилотов поднимало моральный дух наземных войск и партизанских отрядов.

Боевая деятельность авиаполка получила высокую оценку. Трижды по телефону лётчиков благодарили командиры отдельных участков фронта, высокий отзыв дал полковник Пржикрыл, а генерал Виест прислал на имя Файтла письменную благодарность<sup>1</sup>.

Позже, когда на базе авиаполка при помощи Советского Союза была развернута 1-я чехословацкая авиационная дивизия и ей министр национальной обороны Чехословакии Л.Свобода вручал боевое знамя, в своей речи он отметил и деятельность личного состава в Словакии. «В вашей дивизии – прославленный 1-й истребительный полк, который участвовал в восстании словацкого народа в Банска-Бистрице против фашистских оккупантов и сыграл там значительную роль. Военнослужащие этого полка в тех случаях, когда не имели самолётов, героически сражались как пехотинцы. Лётчики этого полка нанесли немецким оккупантам значительный ущерб, уничтожая его живую силу и технику, эффективно поддерживали боевые операции словацких повстанческих войск и партизан. За самоотверженную боевую деятельность во время словацкого восстания, за проявленные при этом мужество и отвагу президент республики наградил 1-й истребительный полк Чехословакии военным крестом 1939 года. Президент республики наградил также ряд ваших военнослужащих, которые особо отличились в боях, проявив героизм и отвагу...»<sup>2</sup>.

За активное участие в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками 1-й чиап получил почётное наименование «Зволенского».

Первые «кирпичики» в фундамент боевой славы 1-го истребительного чехословацкого авиационного полка заложил личный состав 5-го авиакорпуса АДД, который в ночь на 18 сентября оперативно перебросил в Словакию его штаб, БАО, техников и механиков, самолётное имущество, ГСМ и боеприпасы. В дальнейшем рейсами из СССР продолжалась материальная подпитка авиаполка всем необходимым для его успешной боевой работы, шла замена технического состава, отправлялись раненые лётчики.

Сворачивала на аэродроме «Три дуба» свою деятельность и оперативная группа 5-го авиакорпуса. Утром 24 октября полковник Чирсков приказал экипажу Дмитрия Нетудыхатко совместно с наземными радистами спрятать стартовую и приводную радиостанции. Ящики с разобранной радиоаппаратурой закопали в селе Гайники в разных местах – в небольшом парке и огороде костёла.

Выполнив поручение, весь экипаж, кроме радиста Шелудкова, который всё время находился при Чиркове, продолжал восстанавливать самолёт. Трудились по ремонту своей машины и члены экипажа Николая Черненко. К исходу дня их Ли-2 был готов к вылету.

Вечером Чирсков вызвал к себе командира корабля и приказал снять с самолёта винт, сопло, маслорадиаторный капот и всё это передать Нетудыхатко, а самим ждать самолёта с запасными частями<sup>3</sup>.

Трудно понять логику такого приказа: с практически готового к вылету самолёта снимать детали для ремонта другого. Зачем? Не проще ли было экипажу Нетудыхатко улететь с Черненко, бросив свой Ли-2, уже в ночь на 25 октября. Но приказ есть приказ. Вечером 24 октября необходимые детали для самолёта Нетудыхатко были сняты. Решили, что их установку надо будет начать с рассвета.

Тем же вечером Чирсков подъехал к самолёту Яблокова и приказал командиру корабля:

– Товарищ лейтенант, готовьте самолёт к вылету. Оперативная группа уходит домой.

В два часа ночи Юрий Яблоков пошёл на взлёт. На правом сиденье находился Борис Чирсков. Уже на высоте 150 метров вошли в облачность, а вышли из неё, когда стрелка высотомера дрожала на отметке 2000. Подъём был на нервах: приводная не работала, вокруг сплошные облака, а где-то рядом горы. Но Чирсков знал, кого из командиров кораблей оставлять для эвакуации оперативной группы.

После подъема вся тяжесть дальнейшего полёта легла на плечи штурмана Константина Севастьянова. Данных по радиосвязи у него не было, а земные ориентиры – под облаками. Но незадолго до Львова облачность поредела, и штурману удалось установить контакт с землёй. Не ожидали самолёта и на родном аэродроме. Лишь после трёх кругов там включили старт. Сели благополучно. Оперативная группа, выполнив свою трудную задачу по обеспечению работы авиамоста СССР – Словакия, вернулась домой.

Сегодня, когда я пишу о перелёте Юрия Яблокова с оперативной группой из Словакии в Советский Союз через шестьдесят с лишним лет, не могу не выразить своего недоумения решением Бориса Фёдоровича Чирскова. Как можно было оставить на аэродроме «Три дуба», когда его дни были сочтены, такое большое количество подчинённых – двенадцать человек лётного состава, механика из ПАРМа и девять радистов? Двадцать два человека!

Зачем нужно было практически уже исправный самолёт Черненко разорять и ремонтировать машину Нетудыхатко, которая была в гораздо худшем состоянии? Ведь на своём самолёте в эту же ночь Черненко мог увезти с собой всех оставшихся людей.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 35, 11250, д. 112, л. 56.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 378 – 379.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 28, л. 396.

Никаких документов, объясняющих это решение Чирскова, в архиве я не нашёл. Возможно, у него и были какие-то веские причины поступить именно так, но я, размышляя об этом, их не нахожу. Стремление спасти технику? Но стоила ли она хоть одной жизни оставшихся?! Надежда на то, что прилетит какой-то самолет? Но лучше самого Чирскова никто не знал, что она призрачная. Я сожалею, что при личной встрече с Борисом Фёдоровичем не спросил его самого об этом. Просто я тогда не знал, что после отлёта оперативной группы на «Трёх дубах» оставалось столько людей. Хорошо, что всё завершилось благополучно и обошлось без потерь.

Эти строки уже легли на бумагу, отлежались, когда, работая дополнительно в Подольском архиве, я нашёл приказ командира 5-го авиакорпуса от 5 ноября 1944 года, содержание которого частично отвечало на мои вопросы. Вот он: «Полковник Чирсков, находясь на аэродроме «Три дуба», получил приказ командира 54-й авиадивизии через капитана Слепцова об отправлении самолета Ли-2 № 8 на аэродром Львов. Вместо того, чтобы его выполнить и перегнать самолёт, Чирсков высказал недовольство полученным приказом в присутствии личного состава, с употреблением нецензурных слов по адресу командира дивизии, и приказ не выполнил.

Кроме того, Чирсков, находясь на аэродроме «Три дуба», в нужный момент не проявил офицерской настойчивости и заботы об отправке радиостанций, имея для этого возможность, в результате чего последняя оставлена на территории, занятой противником.

За невыполнение приказа командира дивизии и дискредитацию его, за нетактичное поведение полковнику Чирскову объявляю выговор и предупреждаю о неполном служебном соответствии».

И вновь недоумение: Чирсков нетактичен, не выполнил приказ, Чирсков бросил радиостанцию... и ни слова о том, что он бросил на произвол судьбы двадцать два человека.

Завершая рассказ о полётах экипажа Юрия Яблокова в Словакию, хочу привести ещё одну выдержку из письма штурмана Константина Петровича Севастьянова: «Из девяти наших полётов на аэродром «Три дуба» пять или шесть посадок произвели в сложных метеоусловиях, когда облачность лежала ниже гор. Мой командир Яблоков, блестяще маневрируя по узкой, вытянутой с севера на юг, коробочке, когда малейшее отклонение на восток или запад грозило столкновением с горами, пробивал облачность, иногда толщиной до 2000 метров и производил свою классическую посадку у еле заметных фонарей «летучая мышь», которые открывались солдатами из-под колпаков, когда самолёт был уже почти на выравнивании. Не с легкой ли руки командира дивизии Лабудева Яблокова называли «королём посадок»?

Редко какой штурман мог с такой любовью написать о своём командире, его профессиональных качествах.

Теперь читателю должно быть понятно, почему именно Яблокову доверили перевозку оперативной группы на «Три дуба» и обратно, а также доставку чехословацких министров.

После отлёта группы Чирскова на самолёте Нетудыхатко возобновились ремонтные работы. Борттехнику помогали все члены обоих экипажей. К полудню восстановление самолёта закончили. Осталось перелить горючее. Его таскали ведрами, и эта операция потребовала много времени.

Связисты перенесли на стоянку своё имущество и ждали окончания ремонта самолёта. Подошёл Михаил Цареградский и пытался убедить Нетудыхатко бросить эту затею с отлётом, сжечь самолёт и уходить в партизаны. Командир корабля сказал, что этот вариант предусмотрен, но он самый последний.

Было еще светло, когда Дмитрий Нетудыхатко, Михаил Немов и Нар Нурмухамедов сели на свои рабочие места. По почти безлюдному аэродрому покатило эхо работающих моторов. Прогрев их, лётчики повели машину на взлёт. Преодолевая вязкий грунт, она с трудом оторвалась от земли. Сделав два круга, убедились, что шасси не убираются, моторы в норме, щитки, прикреплённые проволокой, держатся. Нетудыхатко осторожно посадил самолёт, подрулил к месту стоянки.

– Лететь можно! – сказал командир корабля, спрыгнув на землю.

Связисты загрузили своё имущество, которого навскидку набралось килограмм шестьсот. Стали прощаться. На аэродроме оставались трое – Черненко, Алёшин и Исупов. Другие члены экипажа – Гапон, Буренков и Кутузов поднялись на борт самолёта. К ним присоединились техник из ПАРМа Бойко, девять радистов и один раненый партизан.

Его взяли «по блату». Во время вынужденного простоя экипаж Нетудыхатко несколько раз ходил в гости в местный отряд. Штурман Дмитрий Демидов встретил там одного офицера, с которым познакомился, когда летал к брянским партизанам. Через него договорились с командиром о том, что, если не удастся улететь, экипаж примкнёт к партизанам. Прибыв перед вылетом для прощания, командование отряда привезло с собой и одного раненого в ногу бойца, ему грозила ампутация. Несчастный стоял на костылях у самолёта и терпеливо ждал решения. Когда Нетудыхатко выслушал просьбу, он, не раздумывая, махнул рукой. Кстати, партизаны, вместе с теми, кто во главе с Цареградским держал оборону аэродрома, помогли экипажу взлететь.

Когда командир корабля дал моторам полные обороты и отпустил тормоза, самолёт с места не сдвинулся – правое колесо увязло в мягком грунте. Тогда партизаны стали толкать правую часть Ли-2, а Нетудыхатко дал полный газ левому мотору. Колесо вышло из ямы. Не останавливаясь, лётчики выровняли мощность моторов и пошли на взлёт.

Перегруженный самолёт с трудом набирал скорость на мокром поле аэродрома. Натуженно отдавая всю силу, стонали моторы, гулко стучали стойки шасси. Только бы не подломилась левая нога! Только бы набрать необходимую скорость! Как ждали этого момента лётчики! И он настал. Штурвал легонько к себе. Машина плавно оторвалась от земли, перешла в руки лётчиков, прекратился этот ужасный грохот стоек, тронулась стрелка высотомера. Выровняв машину, Нетудыхатко «блинчиком» начал набирать высоту.

Летели в облаках с неубранными шасси и без радиосвязи. Над Черлянами экипаж появился в 21 час, но его никто не ожидал, тем более что минут за тридцать до прилёта Нетудыхатко аэродром бомбила немецкая авиация. Без связи, подсвечивая себе фарами, лётчики посадили наспех отремонтированный Ли-2 с бортовым номером 25 на родной аэродром.

Неожиданное появление экипажа, который отсутствовал в полку одиннадцать дней, вызвало и удивление, и радость. После ужина Нетудыхатко подробно доложил командованию о том, что случилось с экипажем при посадке, о ремонте самолёта и отлёте с аэродрома «Три дуба». К своим кроватям добрались только в полночь. После жёстких самолётных скамеек набитые соломой матрацы и чистое белье показали благом.

Через три часа после отлета Дмитрия Нетудыхатко с аэродрома «Три дуба» там сел Си-47, прибывший из Киева. В 00.30 экипаж самолёта взлетел, взяв на борт Черненко, Алёшина и Исупова. Приземлились на аэродроме Жуляны. В полк вернулись 29 октября. Это были последние лётчики 5-го авиакорпуса, покинувшие аэродром «Три дуба». Перед вылетом из Словакии Черненко договорился с Цареградским о том, что он сожжёт его самолёт. Михаил Семенович просьбу командира корабля выполнил.

В ночь, когда последние авиаторы 5-го авиакорпуса покидали Словакию, его командование еще планировало доставку на аэродром «Три дуба» очередной порции военных грузов. С этой целью на Кросно перелетели десять самолётов 53-й авиадивизии, однако грузы для транспортировки не были подготовлены. Экипажи вернулись на свои аэродромы.

С отлётом последних советских самолётов повстанческий аэродром «Три дуба» перестал функционировать.



**«Будьте благодарны народам Советского Союза за огромные жертвы, которые они принесли за нас в этой войне; будьте благодарны Красной Армии за огромное напряжение сил и особенно за военное искусство, давшее ей возможность достичь тех грандиозных побед над немецко-фашистским бешенством – побед, каких, кажется, ещё не было в русской истории».**

*Э.Бенеш, президент Чехословацкой республики. Из речи, произнесённой 16 мая 1945 года на Староместской площади Праги*

## **Глава четвёртая**

### **КРЫЛЬЯ НАД ГОРАМИ**

#### **1. Препятствие только одно – непогода**

Дни контролируемой территории Словакии, порождённой восставшим народом, были сочтены. Островок свободы все больше и больше сужался. Становилось очевидным: чтобы сохранить силы, нужно отойти в горы и там продолжить борьбу. Повстанцы сдали Брезно, Зволен, аэродром «Три дуба». Пала Банска-Бистрица – центр восстания. Оккупация Словакии фашистами завершилась.

Обстановка, сложившаяся на конец октября 1944 года в повстанческом регионе, отражена в ряде документов. В частности, 4 ноября начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В.Д.Соколовский направил в ГШ КА донесение, в котором проинформировал о положении в Словакии и оставлении повстанцами Банска-Бистрицы (документ № 89). Положение дел частично отражено и в отчёте УШПД о боевых действиях партизан на территории Чехословакии (документ № 90).

В борьбе с захватчиками и их пособниками за сохранение территории патриоты Словакии понесли большие потери, однако основные силы повстанческой армии удалось сохранить. Оставляя под натиском превосходящего врага освобожденные районы, они для продолжения сопротивления с боями уходили в горы.

Туда держали путь партизанские отряды и соединения, рабочие, крестьяне, врачи, медицинские сёстры, все, кто считал, что борьбу с захватчиками надо вести до победного конца. На заранее подготовленную базу в шестнадцати километрах северо-восточнее Банска-Бистрицы Доновалы еще 26 октября убыла команда Виеста. А через три дня сюда, в район высоты 1648, где размещался лагерь партизанского отряда Героя Советского Союза А.С.Егорова, перебрался Главный штаб партизанского движения под руководством Асмолова, все первые лица восстания – Шмидке, Шверма, Сланский, Чулен, Лушман, Бацилек. Организованно ушла в горы воздушно-десантная бригада под руководством Пржикрыла. Она прибыла в Доновалы в количестве 598 человек – 560 солдат, 32 офицера и 6 ротмистров<sup>1</sup>. Воины были полны решимости продолжать вооруженную борьбу против захватчиков.

К сожалению, подобной решимости не было у руководителей словацкой армии. Виест и Голиан обособились от руководителей восстания и ещё 27 октября, не поставив в известность ни Шмидке, ни Асмолова, издали приказ о роспуске армейских частей и прекращении организованного сопротивления. Желающим рекомендовалось уходить в горы и продолжать борьбу в партизанских отрядах. Это было что-то сродни измене. Такое решение существенно ослабило повстанческие силы.

Дороги отхода патриотов в горы немецкие лётчики засыпали листовками. В них Тисо призывал словацких солдат сложить оружие и обещал сохранить им жизнь. Но это была очередная уловка фашистского прихвостня в борьбе со своим народом. Часть повстанцев расстреливали на месте, других отправляли в концлагеря, отдавали под суд.

«За два с половиной месяца боёв со времени начала восстания не было столько жертв и потерь, сколько за последнюю неделю октября, во время неорганизованного отхода повстанцев в горы. Так распалась повстанческая армия»<sup>2</sup>.

Лишь незначительная часть личного состава воинских частей осталась верна повстанческим идеалами и примкнула к партизанским отрядам. Не избежали ареста Виест и Голиан. Из Доновал они решили пробиться в Поляну. Это на противоположной стороне Грона. 3 ноября в деревне Погронски-Буковец их пленили, а позже расстреляли.

<sup>1</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. – С. 237.

<sup>2</sup> Свобода Л. От Бузулука до Праги. – С. 346.

И.И.Скрипка предлагал Виесту идти с партизанами в горы, но он отказался. Бывший начальник штаба словацкой армии Ю.Носко отмечал: «Ещё 29 октября, после выхода в горы, на горе Прашива офицер связи маршала Конева майор Скрипка предлагал Виесту перейти под охрану партизанского штаба и оттуда командовать подчинёнными частями, воевавшими в горах. Он же это предложение игнорировал и пошёл навстречу своему пленению»<sup>1</sup>.

«Военное командование во главе с Виестом, – писал Гусак в книге «Свидетельство о Словацком национальном восстании», – в критической ситуации потеряло голову, не выполнило свои обязанности перед родиной, перед тысячами бойцов».

Приказ Виеста и Голиана деморализовал армию, поставил её офицеров и бойцов в трудное положение. Этим ловко воспользовались словацкие марионетки. В.В.Марьина отмечает: «Отступление повстанческой армии было хаотичным. Многие части не получили последний приказ Виеста о добровольном переходе на партизанский способ ведения войны. Виест и Голиан были пленены, отправлены в Берлин и там казнены. Впоследствии Хёфле утверждал: «Повстанческая армия генерала Виеста и его начальника генерального штаба Голиана до самого конца сражалась доблестно – я должен это констатировать к их чести как командующий тогда неприятельскими силами в интересах исторической правды»<sup>2</sup>.

В деятельности Виеста и Голиана в период Словацкого национального восстания было много ошибок, их колебания и нерешительность сказались на судьбах тысяч офицеров и бойцов повстанческой армии, но, тем не менее, надо признать: это были патриоты, честно отдавшие свои жизни за дело освобождения родины от гитлеровских оккупантов. И прав Л.Свобода, сделавший вывод: «Судьба генералов Виеста и Голиана стала как бы символом судьбы всей повстанческой армии».

После захвата партизанской территории гитлеровцы распространили на Словакию оккупационные порядки и вместе со своими пособниками подвергли население жестоким репрессиям, залили страну кровью. Они убили, посадили в тюрьмы и бросили в концентрационные лагеря тысячи словацких патриотов. «На их кровавом счету 120 братских могил и 55 сожжённых деревень»<sup>3</sup>.

Однако репрессии не поколебали решимости многих патриотов продолжать борьбу до полного освобождения, карателям не удалось запугать словацкий народ, он не склонил голову перед врагом и после потери повстанческой территории.

Главной задачей в это трудное время стало сохранение руководящего ядра восстания. Это удалось сделать. В конце октября к расположению партизанского лагеря подошёл противник. Сил для принятия боя явно не хватало. Оставив Доновалы, партизаны и десантники направились в Низкие Татры. По пути к горе Прашова было проведено первое официальное совещание. Проанализировав создавшуюся обстановку, приняли ряд важных решений: Алексея Никитовича Асмолова назначили командующим партизанскими силами Чехословакии, а 2-ю парашютно-десантную бригаду превратили в партизанскую часть, ее комиссаром стал советский кинооператор И.М.Глидер.

Вот как он вспоминал об этом: «Партизанская борьба продолжается, – сказал Асмолов. – Партизаны не складывали оружия... Считаю необходимым ввиду перехода бригады на партизанские методы борьбы назначить в помощь командиру бригады комиссара и предлагаю на этот пост товарища Глидера. Было ясно, что товарищ Асмолов делает это предложение не от своего лица, что депутаты и Пржикрыл уже договорились об этом. Для меня это, однако, было неожиданностью»<sup>4</sup>.

В связи с тем, что Глидер не знал словацкого языка, ему назначили заместителя. Им стал депутат парламента Богумил Лаушман.

Немного позже, 20 ноября, приказом командующего 1-м Украинским фронтом 2-я бригада была преобразована во 2-ю чехословацкую партизанскую бригаду имени генерала Свободы и подчинена штабу партизанского движения Чехословакии.

31 октября колонна в семьсот человек двинулась дальше. Её вёл Асмолов. В Ключанской долине близ горы Солиска к ней присоединилась группа Скрипки в составе семи человек с радиостанцией. Лишившись своих «шефов» – Виеста и Голиана, Иван Иванович примкнул к Главному штабу партизанского движения. Установили связь с командующим 1-м Украинским фронтом, доложили обстановку и попросили разрешения оставить «миссию» при штабе. Конев дал согласие. Здесь же было решено назначить Скрипку начальником штаба партизанского движения Чехословакии.

В 1984 году, в канун сорокалетия Словацкого национального восстания, редакция журнала «Советская литература в Чехословакии» попросила Скрипку ответить на некоторые вопросы, среди них был такой: «Расскажите хотя бы коротко о вашей деятельности во время восстания».

Отвечая на него, Иван Иванович сказал: «Пока у восставших словаков была свободная территория, я со своими товарищами находился при штабе армии, то есть непосредственно был связан с её командованием – Яном Голианом и Рудольфом Виестом. В конце октября 1944 года обстановка в Словакии, как известно, резко изменилась. Пришлось уходить в горы. Командование армии в горы не пошло. Вместе со

<sup>1</sup> Носко Юлиус. Так воевала повстанческая армия. – С. 210.

<sup>2</sup> Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 109.

<sup>3</sup> На вечные времена. – М., 1985. – С. 177.

<sup>4</sup> Глидер И. С киноаппаратом в тылу врага. – С. 236.

своей группой я присоединился к партизанам. Вскоре был назначен начальником Главного штаба партизанского движения».

Таким образом, руководящие должности в партизанском движении Чехословакии заняли советские офицеры – Асмолов и Скрипка.

Лагерь разбили на северном склоне горы Прашева, у высоты 1271 Солиско. 9 ноября Шмидке и Бацилек приняли решение: для дальнейшего руководства партийной работой уйти в подполье. Ранее это сделал Гусак. В руководстве повстанческими силами со словацкой стороны остались Шверма, Сланский и Лаушман.

Во время трудного отхода из Солиско и перехода через Хабенецкий перевал, жизнь Яна Швермы, этого замечательного человека, целиком и полностью отдавшего себя народному делу, оборвала смерть. Это случилось 10 ноября, за несколько сот метров до окончания изнурительного перехода к намеченному месту базирования.

Он был действительно трудным. Асмолов писал: «Дул пронизывающий до костей ветер. Сильно морозило. Метель слепила глаза. Ничего не было видно в десяти шагах... Переход казался бесконечным. Через 15 часов непрерывного движения стали отставать даже самые выносливые. Ледяной ветер обжигал. Появились обмороженные»<sup>1</sup>.

Вот в такой обстановке оказался Ян Шверма, человек со слабым здоровьем. Отказавшись от предложения улететь по этой причине в Москву, он вместе со всеми ушёл в горы, но физических сил не хватило, в мороз и стужу слабые лёгкие не справились. Патриот Чехословакии отдал жизнь за её освобождение от фашистской оккупации. Перед уходом из Банска-Бистрицы он говорил: «Будем воевать в горах, хотя бы в одиночку. Я бы всю жизнь стыдился, если бы бросил словацкий народ в минуту опасности. Я пришёл в Словакию не только говорить и писать, но и воевать»<sup>2</sup>.

О последних часах его жизни рассказал Михаил Глидер: «Я остановился рядом со Швермой. Он ни на что не реагировал и не отвечал на вопросы. Казалось, он стоит без сознания... Лицо его, покрытое коркой льда, стало узким и длинным, глаза, казалось, вот-вот потухнут... Мне казалось, что Шверма так и не пришёл в сознание и двигался машинально. Впрочем, он не двигался, его двигали. Именно двигали: ноги его заплетались, он обвис на руках солдат, и они не в состоянии были приподнять его. Так они скрылись из моих глаз»<sup>3</sup>.

Главный штаб партизанского движения Чехословакии обосновался в Ломнистой долине и немедленно вышел на связь с УШПД и штабом 1-го Украинского фронта. Они нацелили Асмолова и Скрипку прежде всего на восстановление нарушенных отступлением связей с отрядами. Многие из них, пробиваясь в горы с боями, разделились на мелкие группы, лишились радиосредств. Надо было как можно быстрее соединить оборванные нити, собрать хотя бы часть сил в единый кулак.

А как к этому времени развивалась Восточно-Карпатская операция? После овладения Дукельским перевалом войска 1-го и 4-го Украинских фронтов, продолжая наступление, сумели преодолеть Главный Карпатский хребет и Восточные Карпаты, продвинулись в западном и юго-западном направлениях на 15 – 20 километров и вышли в долины Тисы, Вислока и Ондавы. На этом рубеже наступление было приостановлено.

Стратегическая обстановка к началу сентября 1944 года не вызывала необходимости его продолжения. Преждевременное наступление было вызвано начавшимся восстанием, но главный замысел – соединиться с повстанцами – выполнен не был. Однако в ходе наступательных операций Красная Армия нанесла серьёзное поражение немецкой группировке войск в этом районе, полностью освободила Закарпатскую Украину, вступила на территорию Словакии, ознаменовав начало освобождения чехословацкого народа от немецко-фашистской оккупации.

Тем временем войска 2-го Украинского фронта 6 октября начали и 28-го завершили первую на территории Венгрии Дебреценскую наступательную операцию, затем, без всякой паузы, начали новую – Будапештскую. «Выход соединений 2-го Украинского фронта в район Дебрецена создал серьёзную угрозу тылам группировки противника»<sup>4</sup>.

Проведение двух крупных операций на территории Венгрии создавало хорошие предпосылки для удара по немецкой группировке войск в Словакии с юга.

Каждый километр отвоёванной территории давался войскам с трудом и большими потерями, поэтому активные действия партизан, распыляя силы врага, облегчали продвижение советских войск вперёд. Партизанские соединения и части срывали переброски армейских войск по железным и шоссейным дорогам, взрывали мосты, громили гарнизоны, уничтожали армейские склады, захватывали небольшие города и села.

«Отряды народных мстителей неустанно нападали на врага и наносили ему тяжёлые удары, – писал Герой Советского Союза А.С.Егоров. – Пылали не только военные склады, вся земля горела у гитлеровских головорезов под ногами. Едва фашисты отремонтировали один мост, как уже был взорван другой. Едва они успели привести в порядок один отрезок железнодорожной линии, партизаны вывели из строя следующий»<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Асмолов А.Н. Фронт в тылу вермахта. – С. 259.

<sup>2</sup> На вечные времена. – С. 178.

<sup>3</sup> Глидер М. С киноаппаратом в тылу врага. – С. 248 – 249.

<sup>4</sup> История второй мировой войны. – Т. 9. – М., 1978. – С. 194.

<sup>5</sup> На вечные времена. – С. 179.

Большое значение для собирания сил Соппротивления в эти дни имело обращение воинов 2-й бригады к гражданам Словакии с призывом продолжать борьбу против оккупантов (документ № 91).

Таким образом, с потерей повстанческой территории сопротивление словацкого народа фашистам и их пособникам не прекратилось. Оно переместилось в горы и приобрело специфическую форму партизанской борьбы. Под ударами патриотов оказалась ещё большая территория, чем в сентябре. Очаги партизанского сопротивления стали возникать и шириться в Чехии и Моравии.

Активность и эффективность партизанских действий на территории Чехословакии во многом зависела от их снабжения оружием, боеприпасами, продовольствием и медикаментами. Эта зависимость, по сравнению с тем периодом, когда повстанцы имели свою подконтрольную территорию, а на ней действующий аэродром «Три дуба», возросла многократно.

Это хорошо понимали как в самой Чехословакии, так и в Лондоне и в Москве. Бенеш из Лондона, Готвальд в Москве, Асмолов из Ломнистой долины просили компетентные советские органы продолжить работу по оказанию материальной помощи борющейся стране по воздуху.

Ещё 26 октября посол Чехословакии в СССР Фирлингер направил в Лондон государственному министру Рипке депешу по этому вопросу (документ № 84). Через два дня Фирлингер еще раз проинформировал Лондон, что он «посетил Зорина по поводу Словакии. Оружие по-прежнему посылается. В ночь с 23 по 24 было переправлено 22 тонны оружия, в ночь с 25 на 26 действовало 23 больших транспортных самолёта. Генеральный штаб обещал во всех отношениях усиление помощи и выполнение всего, что будет от него зависеть... По мнению Генерального штаба, Словацкое восстание выполнило свою роль в политическом и военном отношении, ибо оно вызвало у немцев панику и лишило их важных коммуникаций. Необходимо, чтобы наши войска, находящиеся в горах, продолжали держаться и выполняли свою задачу. Это окажет помощь основному фронту, а также поможет Словакии снова быстро освободиться и сохранить ценное имущество. Генеральный штаб допускает, что первоначально многие были обмануты лёгкостью, с которой был совершён переворот, а затем с самого начала, возможно, не были приложены необходимые усилия. Только сегодня станет ясно, до какой степени проявляется серьёзное отношение к борьбе и как народ покажет себя в более тяжёлых условиях. Если действительно будет проявлена воля к борьбе, то всё ещё может окончиться хорошо»<sup>1</sup>.

Несколько позже полковник Пржикрыл через Украинский штаб партизанского движения передал Фирлингеру следующее сообщение: «700 солдат 2-й бригады, находящихся в Низких Татрах, объединились с отрядом полковника Асмолова. Действуем совместно. Ни в коем случае не сдадимся. С нами Лаушман, Шверма и Сланский. Скорее окажите помощь. Главным образом нуждаемся в радиосвязи, в продовольствии и обуви. Все подходы через долины в руках у немцев. Снежные заносы и холод. Нет продовольствия. Одежда и обувь в плачевном состоянии». К телеграмме Пржикрыла Фирлингер добавил: «Информируем Пику и будем требовать скорейшей помощи. Но предполагаем, что советское командование уже учло это дело, так как оно поддерживает регулярную связь с группой Асмолова, а также с другими партизанскими группами, действующими в Словакии»<sup>2</sup>.

Информируя ГШ КА о партизанских формированиях, действующих на территории Чехословакии, штаб 1-го Украинского фронта констатировал: «...В настоящее время партизанские отряды крайне нуждаются в боеприпасах, вооружении, взрывчатых веществах, радиопитании, медикаментах, зимнем обмундировании и частично в продовольствии, но условия нелётной погоды не позволяют помочь выброской грузов авиацией»<sup>3</sup>.

Для советского командования вопрос продолжать или не продолжать оказывать материальную помощь повстанцам в связи с потерей ими контролируемой территории и аэродрома «Три дуба» не стоял – народ Чехословакии борьбы не прекратил, там находились советские партизанские отряды и соединения, представители командования 1-го Украинского фронта и Украинского штаба партизанского движения.

Как и в Зволенской операции на Чехословакию продолжали работать 5-й авиакорпус в полном составе и 4-я авиадивизия 4-го авиакорпуса.

Фактически никакого разрыва в полётах АДД на Чехословакию не произошло. 4-я авиадивизия, например, с 21 по 27 октября ежедневно выделяла группу самолётов на сброс грузов в районе Брезно, но из-за отсутствия на точке сигналов она с аэродрома Калиновка не взлетала.

В связи с уходом повстанческих сил в горы в планах боевой работы АДД на Чехословакию произошло лишь две корректировки. Во-первых, в связи с потерей аэродрома «Три дуба» 5-й авиакорпус стал доставлять грузы методом сброса. И во-вторых, для обоих авиакорпусов были определены новые точки доставки грузов.

Пожалуй, следует сказать еще об одной особенности в работе АДД в период после потери повстанцами своей территории. Речь идёт о расширении географии заданий. Главный штаб партизанского движения Чехословакии, разведотделы фронтов и НКГБ Украины, разведуправление Генерального штаба Красной Армии все чаще и чаще обращались в штаб АДД с просьбой на заброску разведывательно-диверсионных групп на территорию Чехии и Моравии. Это объясняется тем, во-первых, что осуществляемые и планируемые в перс-

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 224.

<sup>2</sup> Там же. – С. 236.

<sup>3</sup> Там же. – С. 237.

пективе наступательные операции всех Украинских фронтов нуждались в глубокой разведке, им нужны были сведения о состоянии обороны противника, передвижении его войск, работе военных предприятий, замыслах врага. И, во-вторых, в Чехии и Моравии пошло на подъём партизанское движение.

Объективную характеристику дали ему работники посольства СССР при союзных правительствах в Лондоне в справке, направленной В.З.Лебедевым заведующему 4-м Европейским отделом НКВД 16 ноября 1944 года:

«...Партизанского движения в протекторате почти нет. Спротивление немцев в протекторате слабее, чем в Словакии и Карпатской Украине, где оно до августа 1944 года тоже не отличалось массовостью и силой... Но разгром Красной Армией германских вооруженных сил, отступление немцев из Италии, вторжение союзных войск во Францию и очищение её оказали сильнейшее воздействие на положение в Чехословакии. Если раньше широко была распространена вера в силу СССР, то теперь чешский народ восхищён Красной Армией...

Продолжающиеся из месяца в месяц, из недели в неделю казни немцами десятков чешских патриотов указывают на рост сопротивления чешского народа немцам, а также на то, что фашистам не удалось вполне справиться с внутренними силами сопротивления, хотя эти последние до августа 1944 года еще не приняли формы массовой вооружённой борьбы, а находятся на подготовительной стадии подпольной организации масс, редких актов саботажа в промышленности и на транспорте, создания национальных комитетов и так далее»<sup>1</sup>.

И действительно, чем дальше советские войска углублялись на территорию Чехословакии, чем ожесточеннее становились репрессии гитлеровцев над населением, тем больше людей уходило в горы, пополняя ряды народных мстителей.

Каждый день в резиденцию наместника Гитлера в Чехословакии германского министра в Праге обергруппенфюрера СС Карла Германа Франка поступали новые тревожные сообщения о диверсиях, саботажах и расправах над завоевателями и их пособниками.

Партизанское движение в Чехии и Моравии нуждалось, как и в Словакии, в материальной и кадровой поддержке. Фактически она началась еще в ходе Словацкого восстания. Еще в сентябре и октябре в Чехию и Моравию прямым десантированием, а также через аэродром «Три дуба» было заброшено несколько партизанских организаторских групп, на базе которых возникли сильные и боеспособные отряды. Ярким примером в этом отношении стала группа «Зарево» под руководством Фаустова (П.Фёдорова). В таких новых группах партизанское движение Чехии и Моравии крайне нуждалось.

Серьезную помощь в организации чешских партизанских отрядов и развёртывании их боевых действий стали оказывать УШПД и штабы партизанского движения при Военных советах Украинских фронтов путем усиленной подготовки специальных организаторских групп. Для их заброски в глубокий тыл нужны были крылья. Их могли предоставить в основном два ведомства – АДД и ГВФ.

Вот почему в боевых приказах штаба авиации дальнего действия, адресованных командованию 4-го и 5-го авиакорпусов, все чаще и чаще стали появляться задания, в которых значились различные точки на территории Чехии и Моравии.

25 октября начальник штаба 1-го Украинского фронта генерал В.Д.Соколовский проинформировал командование авиакорпусов о том, что «при сложной обстановке в Словакии посадка наших самолётов на аэродромах стала невозможной. Район Зволена и Брезно находится под угрозой захвата немцами. В ночь на 27 и 28 грузы можно сбрасывать на площадку в районе Доновалы (16 км северо-восточнее Б.Бистрицы). Сигналы: земля зажигает три костра треугольником, даёт две зелёные ракеты и букву «Р» световым маяком»<sup>2</sup>.

Уже в этот день десять экипажей 53-й авиадивизии получили задачу на новую точку. Все они с Львовского аэроузла перелетели на подскок Ясенка, однако грузы для транспортировки не были подготовлены, вылет не состоялся.

Ещё утром 25 октября после завтрака командир 1-го авиаполка вызвал к себе Ивана Горбунова и Константина Осадчего. В кабинете Филина находился симпатичный молоджавый подполковник. Многие в полку его знали, он курировал заброску разведывательно-диверсионных групп по линии НКГБ Украины. Вместе с Филиным подполковник и поставил экипажу задачу. Предстояло доставить на высоту 1074 у пункта Гуменне (35 км северо-западнее Ужгорода) группу парашютистов в девять человек и четыре мешка с боеприпасами по 150 кг каждый.

– Вылет в двадцать два ноль-ноль. Основная надежда на вас, – обратился подполковник к штурману Осадчему. – Сигналов на точке не будет, давайте я вам обрисую основные её приметы.

Экипаж прибыл на аэродром за час до вылета. Техник доложил о готовности. Приняли самолёт и стали ждать пассажиров. Их подвезли на грузовой машине. Построились. Девять молодых парней, обвешанные, словно новогодняя ёлка игрушками, оружием, гранатами и прочей амуницией. Чувствовалось, что ребят подготовили для диверсионных дел.

На командирской машине подъехали Филин и представитель НКГБ. От строя десантников отделился небольшого росточка правофланговый и пошёл встречать начальство. В свете автомобильных фар его фигура

<sup>1</sup> АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 4, л. 52.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 16, л. 534.

показалась Горбунову знакомой. Перебирая в памяти многочисленных своих друзей и товарищей, Иван Владимирович подошёл ближе к десантникам. Где пересекались их дороги? Старший начал докладывать подполковнику. Голос его можно было узнать из сотен других. Конечно же, это Рудомётов! Вместе когда-то поступали в Пермскую школу пилотов ГВФ, он не прошёл по банальной причине – недобрал в росте.

Доложив в свою очередь Филину о готовности экипажа к полёту, Горбунов подловил момент и подошел к десантнику.

Секундное замешательство.

– Иван!

Крепкое мужское рукопожатие, объятия.

– Ну и силы в тебе – на троих! – Горбунов с восхищением рассматривал плотно сбитую коренастую фигуру Рудомётова. – Я помню, какие ты крутил фортели на перекладине и брусках, когда находились в карантине. Куда же ты подался после того, как тебя «зарезала» мандатная комиссия?

– Как видишь – в разведчики!

– И часто приходится бывать там? – Горбунов махнул рукой в сторону.

– Это уже одиннадцатый!

– Вы что, знакомы? – В голосе представителя НКГБ слышались одновременно нотки удивления и недовольства.

– Да вот, товарищ подполковник, вместе поступали в авиационную школу, но я не прошёл, и наши пути разошлись.

– Как говорится: гора с горой не сходится. Но пора лететь!

Почти весь полёт на правах знакомого Рудомётов провёл в пилотской кабине. Больше молчал, не отвлекая экипаж от работы.

Хотя до Ужгорода расстояние было не ахти каким, задание все же представляло определённую сложность, особенно для штурмана: ему надо было найти точку сброса без наземных сигналов. Осадчий с этим делом справился успешно. Опознав место по характерным ориентирам, он уверенно дал команду на сброс. В 23.25 за борт ушли четыре ПДМ. Сделали круг и с высоты 1200 метров отправили вниз первую группу пассажиров в пять человек. На третьем заходе сбросили оставшуюся четвёрку. На всю работу ушло двадцать минут. Полёт туда и обратно прошёл строго по плану, без каких-либо особых непредвиденных обстоятельств.

Горбунов, передав управление самолётом Владимиру Катыймаеву, лично проводил за борт своего знакомого. Через два дня стало известно, что Ужгород освобождён от немецко-фашистских захватчиков. «Интересно, – думал Горбунов, – какова же роль разведгруппы во главе с Рудомётовым?». Ответа на этот вопрос Иван Владимирович до самой смерти не имел.

Курс в пункт Зазрива (32 км восточнее Жилины) держал самолёт командира корабля В.Ф.Шеметова (штурман А.А.Урбанский). Экипаж вёз одной из диверсионных групп девятнадцать мешков боеприпасов (1650 кг).

Слева по курсу уже была видна Герлаховка, когда на борт поступила команда: выполнение задания прекратить, возвращаться на свой аэродром. Такое решение принял представитель НКГБ, объяснив это тем, что обстановка изменилась и необходимость в доставке груза отпала. Экипаж благополучно сел во Львове.

4-я авиадивизия в очередной раз готовилась работать на точке Брезно, но она уже несколько дней подряд опознавательных знаков не выкладывала. Получив от разведчика сведения о том, что Брезно признаков жизни не подаёт, Иван Кожемякин дал отбой полётам.

Утром 26 октября авиадивизия получила задачу по доставке грузов на новую точку – Доновалы. К полёту подготовились 25 наиболее сильных экипажей.

Сведения о метеообстановке на маршруте и в районе сброса добывал А.А. Прилепко. Экипаж ушёл с Калиновки в условиях десятибалльной облачности. Уже над Карпатами погода стала улучшаться. В районе цели тонкая пятибалльная облачность позволяла работать. Сообщив эти сведения на командный пункт авиадивизии, Прилепко прошёл над точкой. Земля обозначила себя сигналами, которые были обусловлены боевым распоряжением – три костра, образовав треугольник, дублировались буквой «Р» светомаяка и двумя зелёными ракетами. Прилепко пожалел о том, что его отправили в полёт без груза. Обозначив себя бортовыми огнями, он повёл машину на восток.

Задание на обозначение точки разворота на цель получил экипаж этого же авиаполка В.П.Каныгина. С Калиновки взлетели первыми, проббили облачность и пошли под звёздами строго на запад. В районе Стрый правая сторона самолёта внезапно озарилась яркой вспышкой. Сомнений не было: под плоскостью загорелась светящая бомба.

– Штурман, загорелась САБ, сбрасывай остальные аварийно!

Б.М.Тилькунов немедленно выполнил команду. Бомба догорела уже в свободном падении.

– Корма, плоскость не горит?

– Всё нормально, командир!

Через минуту в кабине лётчиков появился штурман и высказал свои предположения:

– Вероятно, срезались шпильки задней крышки, она сорвалась и потянула парашютник. Может, мы напрасно с испугу шуранули все светильники вниз, а?

– Умник ты, Боря! Пока мы разбирались бы, с какой стороны она запалилась, самим пришлось бы прыгать. А задачу экипажи выполнят и без подсвета, погода в районе цели сносная. Давай обратный курс.

– А чего давать, разворачивайтесь на 180 градусов и дуйте по прямой до Калиновки.

Тилькунов согнулся в три погибели и, кряхтя, просунул свое тело в лаз. Через секунду стоптанные подошвы его унтов исчезли в проёме. Лётчики развернули самолёт и взяли курс на Калиновку.

А вскоре на точке Доновалы к земле пошёл груз, сброшенный экипажем командира корабля В.Г.Кузовова. Прилетел он на именном самолёте «Честь гвардии».

Тридцать пять минут работала полковая группа над точкой, земля приняла всё, что они привезли – 30 ПДМ (3750 кг). Контролёр заместитель командира авиаполка С.К.Гудимов остался доволен чёткой работой всех пяти экипажей – В.Г.Кузовова, Б.Ф.Архипова, И.Е.Кузнецова, Г.И.Кольцова и Г.А.Перекальского.

335-й авиаполк отрядил на новую точку семь самолётов. Группу привёл командир корабля Л.Ф.Гриневич. На борту в качестве проверяющего находился Герой Советского Союза М.В.Журавков. На хорошо обозначенную цель зашли с ходу. Штурман Кирилл Поршневы сыпанул из бомболюка сразу все шесть ПДМ. Распустив белые куполы, они медленно поплыли к земле, отдаляясь от самолёта всё дальше и дальше.

– Товарищ капитан, можно закурить?

– Опять эту румынскую вонючку?

– Да мы эту гадость варим, а уже потом употребляем.

– Травись, Лёва, всё равно штурман уже дымит, вон дым из лаза валит, как из кочегарки.

В Калиновку вернулись первыми. Техник самолёта Михаил Черёмушкин, стройный высокий блондин, вздремнув между уходом экипажа на задание и его возвращением, посадку своего самолёта с голубым номером 12 прозевал. Проснулся от рёва моторов, когда лётчики уже заводили машину на стоянку. Проворно выскочив из-за штабеля ящиков, он помигал фонариком, вывел Б-25 на нужное место и скрестил руки. Дождавшись, когда винты завершили свою многочасовую круговерть, подошёл к уже спустившемуся на землю Гриневичу.

– Как матчась, командир?

– Всё в норме, Миша!

И о том, что техник не встретил самолёт как положено – ни слова. Он всегда такой, этот Лев Гриневич – спокойный и обходительный. А Черёмушкина за его великую добросовестность и порядочность высоко ценил. Знал, что если вернулись с какой-либо неполадкой, то техник не уйдёт со стоянки до тех пор, пока её не устранил. Поэтому, когда возвращались без пробоин и каких-либо серьезных отказов, командир с удовольствием отвечал на извечный вопрос техника всегда одной фразой: «Всё в норме, Миша!». И произносил он её с каким-то теплом, будто при этом что-то дарил. А для Черёмушкина известие о том, что матчась отработала нормально, действительно было сродни подарку: заправив и зачехлив машину, он мог провести остаток ночи в нормальных условиях.

Вслед за Гриневичем в Калиновке приземлили свои машины командиры кораблей Ю.С.Филимонов, Ф.П.Иванов, Н.В.Исаков, С.Т.Тымчик, В.М.Сорокин, В.Н.Котович. Все семь экипажей авиаполка задание выполнили весьма успешно, доставив партизанам 42 ПДМ (5250 кг).

Группу в девять кораблей от 15-го авиаполка в район Доновалы повёл его командир В.С.Циганенко (штурман Ф.С.Яловой). Задание выполнили все, кроме... командира авиаполка. В боевом донесении сказано, что экипаж груз не сбросил «из-за сомнения в точности сигналов». В чём выразились эти сомнения у Циганенко и Ялового, документ не объясняет.

По всей видимости, к прилёту полковой группы, а она работала над точкой Доновалы последней в период с 00.30 до 00.45, экипажи попали в более сложные метеоусловия, чем другие. Об этом, в частности, говорят некоторые данные, отражённые в ряде наградных листов на личный состав авиаполка.

Так, представляя командира корабля М.М.Гусева к ордену Красной Звезды, командование отметило, что лётчик, «попав в районе цели в сложные метеоусловия (отсутствие видимости земли, обледенение), пробил облачность и задание выполнил».

Представляя В.М.Полянина к ордену Ленина, командир авиаполка отмечал: «...в сложной метеорологической обстановке ночью командир корабля, снизившись в условиях плохой видимости и горнолесистой местности, отыскал цель и успешно выполнил боевое задание».

Командир корабля В.Г.Комягин писал мне, что в эту ночь ему пришлось выполнять задание в сложных условиях, но экипаж с задачей справился.

Все эти факты говорят о том, что группа кораблей 15-го авиаполка действительно работала в иных, более сложных условиях. Судя по всему, при плохой видимости Циганенко и Яловой, не сумев как следует рассмотреть наземный сигнал, засомневались в его правильности.

Среди тех, кто в эту ночь выполнил задание, были экипажи В.А.Чепурко, П.М.Дроздова, А.Т.Анисимова, Г.Л.Леонтьева и А.А.Бочина. Всего 15-й авиаполк доставил партизанам 48 ПДМ (5600 кг).

В целом 4-я авиадивизия на новой точке Доновалы отработала весьма успешно: с грузом ушло 22 экипажа, задание выполнили 20, доставив партизанам 120 ПДМ (14600 кг различных военных грузов)<sup>1</sup>.

Ещё два экипажа 15-го авиаполка в эту ночь работали на Чехословакию. Они выполняли специальные задания ГРУ по доставке людей в район Братиславы и Моравской Остравы, задание, которое по погод-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 15, л. 137.

ным условиям не могли выполнить с 23 октября. Один из них – под руководством командира корабля Т.Ф.Силенкова.

Ещё 17 октября начальник 1-го отдела 1-го Управления ГРУ полковник Коновалов направил генералу Беднякову следующую заявку: «Группа секретных агентов в количестве трёх человек, сопровождаемая капитаном Осиповым и направляемая с 1-го Украинского фронта в Калиновку, должна быть выброшена с самолёта на парашютах в районе, обозначение которого даётся ниже (район Малацки, Словакия). Квадрат 80,58 (поляна, что 2 километра северо-восточнее Гаспрунка)». На документе резолюция: «Ермолину. Разберитесь в координатах и поставьте задачи АДД после того, когда они придут в Калиновку»<sup>1</sup>.

Трофим Федосеевич в авиации десять лет. В мирных условиях этого срока вполне достаточно для того, чтобы понять, на что ты способен. На войне потенциальные возможности лётчика раскрываются в несколько раз быстрее. Вот если бы только не менять типы самолётов, да что там типы. Силенкову трижды за войну пришлось поменять род авиации.

...Великая Отечественная застала лётчика в Станиславе, где он как пилот гражданского воздушного флота на Р-5 уже целый год бороздил местное небо, доставляя пассажиров, почту и другие грузы. Уже с шести часов 22 июня он стал выполнять задания штаба 12-й армии. В составе Киевской Особой группы ГВФ до сентября 1942 года совершил 325 рейсов по оперативной связи и на разведку.

В одном из вылетов был ранен представитель разведотдела армии, в другом – убит техник самолёта, а 27 июня в районе Умани его Р-5 свалил на землю немецкий истребитель. Чудом остался жив.

В сентябре 1942 года из-под Сталинграда убыл на курсы Высшей лётной подготовки, освоил Ли-2 и начал перегонять эти машины из Ташкента на фронт. Само по себе дело не пыльное, но морально тяжёлое: доставишь новенький самолёт какому-то лётчику – на, мол, громи фашистскую сволочь, а сам снова в Ташкент, город тёплый и хлебный. Целый год мотался этим маршрутом, пока не вырвался в боевой полк, где пришлось осваивать новый бомбардировщик Б-25, то есть начинать с нуля.

Имея за плечами солидный авиационный опыт и практику боевой работы, очень быстро освоил новое для себя бомбардировочное дело и прочно закрепился в когорте надёжных лётчиков авиаполка. Этому во многом способствовало то, что в экипаже штурманское кресло занимал молодой, но достаточно способный офицер Борис Алексеевич Чилимов. Плюс ко всему еще и битый.

Война расклевала его учебу в Харьковском авиационном училище на две половинки годичной величины. Потом «добирал» знания в знойном узбекском городе Карши, затем осваивал радионавигацию в Рыбинске. Лишь 15 мая 1943 года оказался в боевом авиаполку. Попал в экипаж М.М.Могутова. Уже в июне впервые пересёк линию фронта.

Всё шло хорошо до 20 августа. В эту злополучную ночь пошли под Ленинград. Среди 190 самолётов АДД, которые с разных сторон несли бомбовый груз, предназначенный для Беззаботинской артгруппировки противника, находился и самолёт Могутова.

В своей штурманской кабине Чилимов был на взводе: вот-вот должна показаться река Волхов. Ожидая этот важный ориентир, Борис Алексеевич неотрывно всматривался в тёмную даль. Вдруг кабина озарилась тусклым светом. Оглянулся назад – под левым мотором угасала кратковременная вспышка пламени.

Мотор пришлось выключить. Самолёт стал терять высоту. Аварийно сбросили бомбы. Не помогло. Развернулись на обратный курс и тянули до тех пор, пока не стали ломать макушки деревьев. Потеряв окончательно поступательную скорость, самолёт завис на стволах на высоте примерно трёх метров от земли, словно корабль на стапелях. Начался пожар. От разгоревшегося огромного костра еле унесли ноги.

Все члены экипажа попали в тихвинский госпиталь. Освобождали больничные койки по мере выздоровления. Первым в авиаполк вернулся Чилимов. Как раз в это время формировался экипаж Силенкова. Так дороги штурмана и командира корабля пересеклись.

От вылета к вылету экипаж мужал и креп. Видя, что авиаторы стараются, командир авиаполка стал доверять им более сложные задания – то разведку погоды, то подсвет цели. И вот в ночь на 27 октября первое ответственное задание – полёт с пассажирами.

Их было трое, все мужчины. Из тех коротких фраз, которыми они перебросились перед посадкой в самолет, определили, что это чехи. Всё имущество десантников находилось при них. Взлетели, набрали высоту и легли курсом на Братиславу. В сорока трех километрах на север от столицы Словакии находится населённый пункт Гаспрунка, а в двух километрах от него на северо-восток точка сброса. Вот сюда и надо доставить тройку разведчиков.

Шли старым и знакомым маршрутом на Брезно и Зволен. При подходе к городу Нитра правый лётчик Василий Ерёменко заметил справа по борту действующий аэродром с работающим ночным стартом.

– Экипаж, следить за воздухом! Штурман, уходим влево!

– Но там же Нитра!

– Проскочим!

Не успели исчезнуть огни аэродрома, как справа проявились признаки ещё одного. Лётчики вновь взяли левее. Эти довороты создали штурману дополнительные трудности. Чилимов принялся за расчёты. Через несколько минут он выдал новый курс. Опознав точку сброса по наземным ориентирам, экипаж в 00.30 с

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д.479, л. 32.



высоты 700 метров десантировал всех трёх пассажиров одновременно. Сделали полукруг и, убедившись, что парашюты раскрылись, стали набирать высоту.

Курс в общем направлении на Новый Йичин держал и экипаж командира корабля А.В. Дудакова. Штурману Александру Фёдоровичу Попову, так же как и Чилимову, нужно было определить точку сброса без каких-либо опознавательных сигналов, используя только наземные ориентиры. А эта самая точка находилась в двух километрах на восток от Зашова, а сам населённый пункт в 28 километрах на юго-юго-восток от Нового Йичина. В общем, задача не из лёгких, но будь задание полегче, оно, по всей видимости, экипажу и не досталось бы.

Двух пассажиров, тоже мужчин, доставили точно. Сброс произвели с восьмисот метров в 01 час 35 минут. Это задание тоже исходило от ГРУ: «Группа секретных агентов в количестве двух человек, направляемая из Москвы в сопровождении майора Ляпунова самолётом в Калиновку 19 октября 1944 года, должна быть выброшена в район Нов. Йичин (Чехословакия), координаты 86,88 (опушка леса, что в 2-х километрах восточнее Зашова в 1 километре юго-западнее Зубражи, в 1,5 километра северо-восточнее Стржитень)»<sup>1</sup>.

От 5-го авиакорпуса на Доновалы работала, выделив 30 самолетов, только 53-я авиадивизия. Результаты первого полёта оказались невысокими. Это объяснялось рядом причин. Самолёты перелетели на подскок Ясенка и стали под загрузку. Она продолжалась около двух часов. Подошло расчётное время вылета и экипажи приступили к запуску. И вот тут оказалось, что у пяти Ли-2 моторы от электростартеров не запустились, а автостартера на аэродроме не оказалось. На задание взлетело 25 самолетов.

Девятнадцать из них задачу не выполнили по причине, как сказано в боевом донесении авиакорпуса, «необнаружения сигналов». А вот в боевых донесениях авиаполков по этому вопросу разночтения.

От 1-го авиаполка в полёт на Доновалы ушло семь экипажей, три задания выполнили и донесли, что костры горят ярко, четыре сигнала не обнаружили (П.В.Новиков – А.О.Головин, Г.А.Звёздин – В.И.Панфилов, И.Н.Ларских – И.И.Воеводов, Н.М.Фурсов – И. И.Гром).

Из десяти экипажей 23-го авиаполка задание выполнили только три, а остальные вернулись, так как «сигналы отсутствовали». По такой же причине не доставили груз все восемь самолетов 336-го авиаполка.

Эти разночтения в причинах невыполнения задания ещё раз подтверждают предположение, сделанное на основе работы самолетов Б-25, о том, что погодные условия над точкой сброса в эту ночь менялись очень быстро.

В результате только шесть экипажей авиадивизии смогли доставить партизанам всего лишь 8950 кг боеприпасов. Авиаторы бросали груз с высоты 2100 метров вручную.

Вернувшийся на свой аэродром экипаж 336-го авиаполка командира корабля А.Н. Котелкова (штурман П.И.Годунов) доложил, что в районе Попрада, в сорока километрах на юго-запад, наблюдал интенсивную артиллерийскую перестрелку и бомбардировку наземных объектов с воздуха.

Еще один экипаж 1-го авиаполка в эту ночь работал на Чехословакию. Командир корабля В.Ф.Шеметов и его штурман А.А.Урбанский получили задание от НКГБ Украины на сброс боеприпасов в пункт Зазрива. Само задание было несложным: полёт без людей все-таки менее ответственен, да и маршрут, можно сказать, «протоптан» уже основательно.

Как всегда выручила Герлаховка. За ней и начали снижение. Семь костров, образовав букву «П», хорошо просматривались с высоты трёх тысяч метров. За три захода вышвырнули за борт девять мешков (1620 кг), все они приземлились в районе костров. Через 15 минут работу закончили. Уходя, углубились чуть-чуть на запад. Жилина обозначалась электроосвещением. Обратный путь преодолели без особых происшествий.

Таким образом, усилиями двух авиакорпусов партизаны Чехословакии в ночь на 27 октября через новую точку Доновалы получили 23550 кг различных грузов, кроме этого, по линии ГРУ и НКГБ Украины три экипажа доставили в другие пункты пять десантников и 1620 кг боеприпасов.

Погода продолжала ухудшаться, тем не менее, оба авиакорпуса готовились к очередному полёту. Разведку синоптической обстановки для 4-й авиадивизии осуществлял экипаж А.А.Прилепко. Ушли с грузом. Над точкой сброса – ни малейшего просвета. Взяли обратный курс. Другие самолеты в воздух не поднимались.

По боевому распоряжению командира 5-го авиакорпуса полёт в Чехословакию должны были осуществить две группы кораблей 53-й авиадивизии – 32 с подскока Ясенка и 3 со Львова. Разведчиками погоды ушли три экипажа – В.В.Гусева (штурман А.Г.Гуленко) из 336-го, М.С.Копыткова (штурман П.Д.Просветов) из 23-го и И.Н.Ларских (штурман И.И. Воеводов) из 1-го авиаполков. По их информации подскок получил отбой.

Трём экипажам из Львова В.И.Лабудев дал разрешение на вылет. Встретив десятибалльную облачность, дожди, а местами и обледенение, они повернули обратно. Таким образом, над Доновалы в ночь на 28 октября ни один корабль АДД не разгрузился.

Вообще, конец месяца оказалась нелётным. 28 октября на разведку погоды сходил Алексей Прилепко, из района Днестра его вернули. 30-го сведения о погоде добывал Гаяз Баймурзин. Экипаж дошёл до пункта Дерезна и вынужден был возвращаться.

Непогода перешла и на начало нового месяца. О массовых полётах в Чехословакию не могло быть и речи. 1 ноября на боевое задание ушли три экипажа от 1-го авиаполка 53-й дивизии – Ю.М.Яблоков, С.П.Слепцов и В.А.Князев. Им надо было выбросить людей и боеприпасы на точку Зазрива.

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 43.

В пятнадцати километрах юго-западнее Кросно лётчики наблюдали интенсивную артиллерийскую перестрелку, а по дороге от Новы-Сонч движение автотранспорта. После пролёта линии фронта облачность стала уплотняться и вскоре достигла десяти баллов. В районе Попрада попали в зону снегопада. Штурмана Г.А.Дикуль, К.П.Севастьянов и И.М.Косогин вывели корабли в район цели по расчёту времени. Двое из них покружились и, не обнаружив земли и сигналов, решили возвращаться. А вот Дикуль, будучи уверенным в том, что он вышел на цель совершенно точно, настоял на сбросе. Не видя сигналов, с шестисот метров десантировали девять ПДМ (1350 кг) и взяли курс домой. Слепцов привёз во Львов 1250 кг боеприпасов, а Яблоков – такое же количество груза и двух десантников.

В полётах на Чехословакию наступил длительный перерыв. По погодным условиям авиакорпуса почти две недели не поднимали ни одного самолёта. Личный состав занимался учёбой, работал на материальной части и смог по-человечески отметить революционный праздник. А накануне, 5 ноября в части и соединения 4-го авиакорпуса пришла радостная весть – Указом Президиума Верховного Совета СССР десять авиаторов получили звание Героя Советского Союза.

До этого в авиакорпусе было шесть Героев: один в 5-й и остальные в 4-й, причём только три из них (все из 4-й ад) это звание получили в родном соединении. И вот прирост сразу на десять человек. Это, несомненно, был огромный успех корпусного коллектива.

Никто в соединении – от командира авиакорпуса до механика – не остался равнодушным к этому событию. Все гордились и радовались, все поздравляли Героев. Больше всех их выпало на долю штурмана звена 335-го авиаполка старшего лейтенанта Л.Н.Туйгунова – ему в этот день исполнилось 25 лет. О нем, пользуясь большой паузой в полётах на Чехословакию, хотелось бы рассказать более подробно.

День рождения – это повод лишний раз вспомнить о матери. Трудная доля досталась Марие Несторовне – в марте 1920 года после тяжёлых ран, полученных в боях против колчаковских банд, скончался её муж. Сыну исполнилось только четыре месяца. Работала в стрелковом полку прачкой. Переезжала с личным составом из гарнизона в гарнизон: из Красноярска в Спасск-Дальний, оттуда – в Никольск-Уссурийский. А потом серия переездов по причине болезни: в Новосибирск, Киселёвск, Анжеро-Сунженск. Столько школ пришлось сменить Лёне Туйгунову, а десятый класс всё же закончил с похвальным листом!

С неменьшим упорством учился он и в Челябинском военном авиационном училище лётчиков-наблюдателей. Война застала молодого штурмана в 203-м дбд. Совершив восемь дневных боевых вылетов, Туйгунов стал «безлошадным». И снова учёба в городе Мары. В августе 1942 года в составе 13-го авиаполка Леонид Наумович совершил девятый боевой вылет. К июню 1944 года их набралось около двухсот. И ни одного невыполненного задания!

С таким солидным опытом боевой работы штурмана перевели в 335-й авиаполк. Жаль было расставаться с командиром корабля Суреном Арташевичем Назаровым – слетались с ним до взаимного понимания друг друга с полуслова. В новом авиаполку Туйгунов вошёл в экипаж Л.И.Мельникова.

Командир авиаполка представил штурмана к высокой награде 16 октября 1944 года за 205 успешно выполненных боевых заданий. Прошло всего лишь двадцать дней, и Леонид Наумович стал Героем Советского Союза. В наградном листе Виталий Гордиловский писал: «Туйгунов является лучшим штурманом части и выполняет самые ответственные боевые задания...».

Что же это за ответственные задания? Пожалуй, не было на войне для экипажа АДД более трудного дела, чем фотографирование результатов бомбардировочного удара. Вся сложность заключалась в том, что эта работа выполнялась в гордом одиночестве, когда над объектом уже никого нет и взвинченные средства ПВО концентрируют на одном самолёте всю свою мощь и злобу. А чтобы снимок получился, лётчикам в этом пекле надо на протяжении некоторого времени провести машину строго по курсу, без каких-либо отклонений. То есть они совершенно лишены манёвра. Точно так фотограф призывает клиента застыть перед спуском затвора, только здесь на секунду-две и в непринуждённой позе, а там при обстреле и на протяжении более длительного отрезка времени.

4-я авиадивизия одна из первых в АДЛ начала применять ночное фотографирование для контроля. Большой вклад в это дело внёс экипаж Мельникова-Туйгунова.

9 мая 1944 года нужно было сфотографировать бухту Казачья в районе Севастополя. После сбрасывания первой ФОТАБ самолёт поймали прожектора и он получил несколько осколочных пробоин в правую плоскость. Видя, что зенитчики пристрелялись, лётчики подняли высоту на 800 метров. Приглушив моторы, повторно вышли на цель, сфотографировали её и благополучно вернулись на свой аэродром.

Применяя различные тактические приёмы при фотографировании, экипаж выполнял эти трудные задания весьма успешно. Но не только это приводило к успеху. Главное – это стремление выполнить задание, а оно, это стремление, порождало настойчивость, волю, бесстрашие и мужество.

14 июля 1944 года при сложных метеоусловиях и сильном противодействии ЗА и ИА противника фотографировали аэродром Львов. Истребитель своими атаками трижды срывал выход на цель. Проявив настойчивость, зашли на неё четвертый раз. Командование авиаполка получило отличные снимки результатов бомбардирования.

30 июня 1944 года перед авиаполком была поставлена сложнейшая задача: произвести разведку действующих ночных аэродромов в районе Варшавы, а один из них – Радом – сфотографировать. Было известно, что

на нём базируются ночные бомбардировщики врага. Кроме этого нужно было вскрыть систему ПВО объекта, методы работы прожекторов и ведения зенитно-артиллерийского огня. Кому поручить это ответственное и сложное задание, Виталий Гордиловский долго не думал.

Вскоре перед командиром авиаполка в его кабинете предстали два Леонида – Мельников и Туйгунов. Поставив задачу, Гордиловский сказал:

- Задание надо выполнить во что бы то ни стало. И вернуться домой во что бы то ни стало! Это приказ!
- Товарищ подполковник, снимки аэродрома привезём!

К полёту готовились серьёзно. Проиграли все возможные варианты. Решили, что главное – это скрытность и внезапность. Но достичь этого не удалось. По всей видимости, в районе Радома немцы имели радиолокационные установки, которые засекли бомбардировщик ещё на подходе к цели. Экипаж встретил плотный зенитно-артиллерийский огонь, причём строго по курсу и чуть ниже высоты полёта.

Пришлось применить противозенитный манёвр. Однако зенитчики тоже перенесли огонь. Это окончательно убедило экипаж в том, что их действия корректируют радиолокационные станции. Расстояние между разрывами снарядов и самолётом уменьшилось настолько, что бомбардировщик стало подбрасывать взрывными волнами. Несколько осколков врезались в дюралюминиевое тело самолёта.

- Штурман, что будем делать?
- На первом заходе сбросу два ФОТАБа, чтобы уменьшить время нахождения на боевом пути.
- Годится!

Туйгунов за короткое время совместной боевой работы убедился: что бы там ни было, но без его команды Мельников ни за что не свернёт с боевого курса. А снаряды рвались всё ближе и ближе. Их «дыхание» ощущалось тугими волнами, пороховой гарью и глухими звуками разрывов.

- Первые пошли!

Теперь семнадцать секунд надо держать машину в строгом режиме: ни метра в сторону, ни метра вниз или вверх. Лётчики старались, но разрывы зенитных снарядов сводили их усилия на нет, и машина шла, словно по ухабистой дороге, иногда даже заваливаясь на крыло. Мельников быстро и умело восстанавливал горизонтальный полет. И вот мощный всплеск света вырвал аэродром из мрака ночи, щёлкнул затвор фотоаппарата. Есть первый снимок!

Штурман сразу же нажал на кнопку сброса. Теперь надо вновь выждать семнадцать секунд. Слеплённые вспышкой ФОТАБа, зенитчики прекратили огонь. Несколько драгоценных секунд экипаж выиграл. Но огненный смерч вновь обрушился на бомбардировщик. Работая руками и ногами, лётчики изо всех сил старались удержать его в горизонтальном положении. Секундная стрелка затяжелела, осколки хлестали по обшивке, дым и гарь проникали в кабины самолета. Вспышка! Есть второй снимок!

Энергичный уход в сторону с небольшим набором высоты и второй выход с незначительным снижением на боевой курс. Только успели открыть люки, как вокруг самолёта расцвели новые вспышки. Отвернули, изменили высоту и вновь зашли на цель. Очередные адские семнадцать секунд ничем не отличались от прежних: шли в лучах прожекторов и море разрывов зенитных снарядов, перед самым взрывом бомбы самолёт принял порцию осколков. Ещё один снимок сделать удалось.

Новый бросок в сторону, новый заход на цель. Ещё одна ФОТАБ создала условия для фотографирования.

– Командир, в центроплане большая пробоина, у меня слегка туманит стёкла, вероятно, пробит бензобак, – доложил радист.

- Смотрите внимательнее, при возникновении пожара – докладывайте!

На предстоящем заходе какая-то сила взяла самолёт в свои могучие руки и поставила на левое крыло. В кабине погасло освещение, в правом моторе появился дым с рыжими языками пламени. Только командир восстановил горизонтальный полёт, как взорвалась ФОТАБ. После томительных семнадцати секунд, получив свободу манёвра, Мельников скольжением на крыло сбил пламя, выключил мотор и зафлюгировал винт.

- Командир, у нас осталась еще одна бомба. Несколько секунд Мельников молчал, затем ответил:
- Знаю! Заводи самолёт на цель с курсом домой.
- Может быть, не будем рисковать, цель в основном сфотографирована. Мы и так сделали уже семь заходов.
- Мы ещё не засняли южную окраину аэродрома. Вперёд!
- Доверни вправо на три градуса. Боевой!

На последнем временном пути длиною в семнадцать секунд снаряд угодил в кабину штурмана, разворотил установленный на полу компас, разнёс вдребезги часть остекления. К счастью, Туйгунов не пострадал, остался целым и фотоаппарат. Аэродром Радом озарила последняя вспышка. Выбрались из опасной зоны, уточнили курс, успокоились.

- Экипаж, следить за воздухом! Уверен, для нас подняли истребителей.

Командир оказался прав: через несколько минут машина завибрировала, раздался треск бортовых пулемётов. Боя не было – поняв, что он обнаружен, истребитель дал несколько очередей, но на сближение не пошёл.

Вскоре миновали линию фронта. До Умани двадцать семь минут, а горючего по всем подсчётам чуть больше, чем на десять. Подлетая к аэродрому, дали серию красных ракет, требуя экстренную посадку. Машина была уже в створе ВПП, когда Михаил Кистенёв доложил:

- Шасси не выпускаются!
- Будем выпускать аварийно!

Все, кроме штурмана, сменяя друг друга, начали качать ручную помпу аварийного выпуска шасси. Они вроде пошли, а вот выпустились ли до конца, проверить было трудно, так как контрольные лампочки не загорелись. Не выпускались и закрылки, пришлось заходить на посадку на повышенной скорости, без освещения в кабинах и на одном моторе.

Туйгунов, подсвечивая себе ручным фонариком, подсказывал лётчикам высоту полёта и скорость, а когда самолёт был на выравнивании, нырнул в лаз и выскочил из него, как пробка из бутылки шампанского, в навигаторскую кабину и встал за спиной Мельникова. Лёгкое прикосновение к полосе. Шасси не подломилось, значит стойки прочно стояли на замках.

В конце пробега машину крутануло вправо, она развернулась почти на 90 градусов. Через минуту мотор остановился – кончилось горючее. В самолёте наступила тишина. Не хотелось говорить и думать. Хотелось молчать.

Утром техник корабля Н.П.Базай насчитал на теле бомбардировщика 227 пробоин различной величины. Самолёт списали. А фотопланшет цели получился на славу – без пропусков и «штанов». Его немедленно отправили в Москву. В следующую ночь АДД нанесла по аэродрому Радом мощный бомбовый удар.

При налёте на Будапешт в ночь на 19 сентября 1944 года Леониду Туйгунову пришлось побывать в бомбовом отсеке своего самолёта. Необходимо было произвести фотографирование объекта после удара. Время замедления на взрывателе ТМ-24 было рассчитано на высоту сбрасывания бомбы в 3500 метров, однако нижняя кромка облаков оказалась на тысячу меньше. Если бросать ФОТАБ с этой высоты, то он, прежде чем взорваться, уже будет на земле.

Мельников повёл самолёт в сторону от цели, туда, где безопаснее, а штурман тем временем через верхний лючок проник в бомболюк, включил плафон, подсвечивая фонариком, расконтрил ветрянку взрывателя, уменьшил время замедления, вставил контровку. Прделав эту процедуру со всеми бомбами, вернулся к себе в кабину. Совершить такое тонкое дело в полёте, при тряске самолёта и в неудобной для работы позе – это героизм.

Из таких полётов, таких действий, направленных исключительно только на то, чтобы выполнить поставленную задачу во что бы то ни стало, и складывалась боевая биография штурмана Леонида Наумовича Туйгунова. Её венчали награды – ордена Красного Знамени, Красной Звезды и Отечественной войны I степени. Боевая биография отражалась в приказах по соединению. Вот один из них:

«В августе и сентябре 1944 года экипажи-фотографы Жуков-Шербаков (13-й авиаполк), Тихомиров-Мироненко (15-й авиаполк), Мельников-Туйгунов (335-й авиаполк) проявили максимум мужества, настойчивости и добросовестного отношения при выполнении боевых заданий. В результате каждый экипаж имеет четырёх-шесть хороших и отличных подряд сделанных фотоснимков, подтверждающих результаты бомбардирования дивизии. Все экипажи представлены к правительственным наградам»<sup>1</sup>. Всего Леонид Туйгунов совершил 46 боевых вылетов на фотографирование целей.

Еще одним не менее трудным делом занимался экипаж, в котором штурманом был Туйгунов, – он летал осветителем цели. 50 раз довелось сбрасывать САБы для подсвета объектов бомбардирования другими экипажами авиаполка и авиадивизии. А теперь арифметика: из 205 боевых вылетов к 15 октября 1944 года на фотографирование и подсвет целей затрачено 96, почти половина! Вряд ли какому штурману АДД довелось совершить больше.

Не могу не рассказать ещё об одном выходе Леонида Туйгунова в бомболюк. В ночь на 16 июля 1944 года авиаполк наносил бомбардировочный удар по железнодорожному узлу Брест. Кроме экипажа, в полёт ушёл и штурман Александр Яковлевич Джикия. При заходе на объект по самолёту открыла огонь артиллерия. Он был настолько плотным, что бомбардировщик несколько раз сильно потрянуло, и понадобились серьезные усилия лётчиков, чтобы удержать его в горизонтальном полёте. Над целью работал Джикия. Определив, что бомбы сброшены не все, Туйгунов, оставив коллегу в штурманской кабине, лазом выбрался в навигаторскую, присоединил удлинённый шнур СПУ, привязал трос лебёдки к своей парашютной системе, взял ломик и полез в бомболюк. Включив плафон, убедился, что три бомбы из восьми действительно зависли – замки вышли из защёлки и оказались в перекошенном состоянии. Уяснив, что ломиком дело не исправишь, что фугаски просто сорвутся на люки, Туйгунов решил... бомбить вручную.

- Лёня, заходи на цель, а ты, Саша, откроешь бомболюк и дашь мне команду на сброс.

Мельников вывел машину на боевой курс, а Джикия открыл створки. Только они разошлись, как немедленно в бомболюк ворвались воздушные потоки, их сила была настолько велика, что могла сбросить штурмана вниз. Незастёгнутые лямки шлемофона больно секли лицо. Шум от работающих моторов затруднял ведение переговоров по СПУ. И все же закрепившись, Туйгунов приставил конец ломака к штырю замка бомбодержателя и стал ждать.

В открытом бомболюке просматривался кусок земли, освещённый пожарами и взрывами. Что-либо конкретное рассмотреть штурман не мог, так как глаза слезились от ветра. Он терпеливо ждал команду. Наконец в наушниках раздался голос Джикии:

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 38, л. 299.

– Сброс!

Туйгунов надавил ломиком на штырь замка, ушки открылись, и нижняя бомба скользнула вниз. Таким же способом была сброшена вторая, а за ней и третья.

– Закрывай!

Выбравшись в навигаторскую кабину, штурман в изнеможении опустился на пол, руки и ноги дрожали, во рту пересохло, по лицу струились ручейки пота. Уже после прилёта, на земле, узнав о случившемся, техник по вооружению Николай Остудин попросил о случившемся никому не докладывать. От имени экипажа штурман дал технику слово.

С такой боевой биографией подошёл Леонид Туйгунов к своему двадцатипятилетию. И Звезда Героя Советского Союза стала прекрасным подарком ко дню рождения. Мне остается только добавить, что в конце войны его командир Леонид Иосифович Мельников тоже был представлен к этому высокому званию, однако командир авиакорпуса понизил ранг награды, посчитав, что ордена Ленина будет достаточно. Жаль, но, вероятно, у Счётчикова для этого были какие-то основания.

В этот же день, 5 ноября 1944 года приказом НКО № 0361 335-у авиаполку было присвоено гвардейское звание: полк стал именоваться 34-м гвардейским. Теперь в дивизии все части имели это почётное звание.

В соединении состоялся митинг, на нем от имени награждённых выступил Фёдор Яловой: «Сегодня мне присвоено звание Героя Советского Союза. Я говорю перед своими товарищами, что в боевой работе отдаю всё своё умение и силу на выполнение приказа Верховного Главнокомандующего – в кратчайший срок сокрушить гитлеровскую Германию».

7 ноября 1944 года по случаю 27-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции И.В.Сталин обратился к личному составу Красной Армии с приказом № 220. В нём, в частности, говорилось: «Завершив освобождение родной земли от фашистской нечисти, Красная Армия помогает теперь народам Польши, Югославии, Чехословакии разорвать цепи фашистского рабства и восстановить их свободу и независимость».

Личный состав 4-го и 5-го авиакорпусов был горд тем, что в это благородное дело вносит свой вклад и он, помогая борющейся Чехословакии разорвать цепи фашистского рабства.

Но вернемся к боевой работе. До 13 ноября оба корпуса полёты в Чехословакию только планировали. И каждый день этот план решительно перечёркивали синоптики, а точнее, погода, которой они усердно молились. Лишь в ночь на 14 ноября им удалось вымолить у этого сплошного безмолвия небольшой просвет. Генерал И.В.Георгиев приказал готовить к полёту десять наиболее опытных экипажей с тем, чтобы решить хотя бы неотложные заявки партизан и НКГБ Украины.

К обеду В.И.Лабудев получил боевой приказ: «53-я дивизия продолжает выполнять специальное задание по сбрасыванию боеприпасов чехословацкой бригаде в район высоты 1648 (18 км юго-восточнее Ружомберока) на сигнал пяти костров «конвертом», в середине – мигающий. Для этого выделить семь наиболее сильных экипажей. Вылет с аэродрома подскока Ясенка. Два самолёта выделить для выполнения заявок НКГБ Украины. Командиру 23-го полка иметь на подскоке стартовую радиостанцию»<sup>1</sup>.

В интересах НКГБ Украины работал 1-й авиаполк. С аэродрома Львов взлетел и взял курс на запад экипаж командира корабля М.В.Левина. Штурману А.Н.Боднару предстояло вывести корабль в район Брно, найти в девятиста пяти километрах на юго-восток пункт Брезова и обеспечить сброс людей и груза. До цели дошли, над ней побывали, но сплошная облачность спеленала землю так, что даже признаков на световой сигнал обнаружить не удалось. Пророкотали над вершинами невидимых гор несколько кругов, постреляли в облачную муть ракетами и, не дождавшись ответа, легли на обратный курс.

Ко времени прихода домой львовский аэродром и подскок затянуло туманом, пришлось лететь на запасной в Ежове. Сели благополучно.

Вторую заявку НКГБ выполнял экипаж командира корабля В.А.Князева. Для штурмана А.Т.Рыжугина задание представляло определённую сложность: точку в двадцати километрах восточнее Тренчина предстояло опознать только по характерным ориентирам. Ошибиться нельзя – на борту группа десантников в десять человек. Утешало одно: маршрут до Брезно освоен, а от него, «зацепившись» за Грон, надо будет лететь строго на запад.

С задачей экипаж справился успешно. Чтобы десантировать группу кучно, сделали три захода: на первом и втором сбросили людей, на третьем – опустили три мешка (300 кг боеприпасов). Домой вернулись до тумана и сели благополучно<sup>2</sup>.

Семёрка Ли-2, вылетевшая с подскока, приложила максимум усилий, чтобы пробиться к Ружомбероку, но всё они оказались тщетными. Экипажи пытались выйти на Попрад, чтобы затем, используя Ваг и держа курс строго на запад, найти точку сброса. Однако низкая облачность не позволила рассмотреть ни реки, ни костров. В район цели вышли по расчёту времени. Под крылом – непроницаемая тьма. Снизилась до безопасной высоты. Круг, второй, третий. Гудели над точкой минут тридцать, хотя все прекрасно понимали, что это совершенно напрасно: даже если земля их ждёт и зажгла костры, их свету через сплошную толщу облаков не пробиться. Так и ушли, не сбросив груз.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 28, л. 367.

<sup>2</sup> Там же, ф. 39, оп. 11515, д. 32, л. 157.

А на земле его ждали. В этом районе находился штаб Алексея Асмолова, 2-я воздушно-десантная бригада и часть партизанских отрядов. Они готовы были принять мешки, но только послушали милый сердцу рокот самолётных моторов. В своих воспоминаниях Иван Скрипка писал об этом:

«Попросили помощи у фронта. Ответ пришёл обнадеживающий: ждите, самолёты придут. В Ломницкой долине запылали сигнальные костры. Но, как на грех, горы прикрыл плотный туман. По ночам мы не раз слышали гул самолётов. Они кружили где-то поблизости, но, не заметив в тумане костров, возвращались на аэродромы, увозя обратно столь необходимый нам груз»<sup>1</sup>.

Возвращение и посадка были трудными. Основные аэродромы и подскок оказались во власти тумана. Ю.М.Яблоков и Д.Е.Нетудыхатко успели сесть на своих аэродромах. В.К.Скотников и Н.С.Ларионов поймали в туманном одеяле прореху и сели в Ясенках. Н.Л.Подлузский и И.Ф.Мандриков приземлились близ Жешува.

В самые трудные условия попал экипаж 23-го авиаполка Н.М.Федорова (штурман Н.В.Усольцев). Экипаж сколотился совсем недавно, летом 1944 года. Николаю Михайловичу Фёдорову исполнилось двадцать три, все остальные – моложе. Штурману Николаю Васильевичу Усольцеву только-только «стукнуло» девятнадцать. А ещё этот рост! Он делал парня совсем подростком, с ним, этим ростом, просто беда.

Из-за него на пороге штурманского училища чуть не зажгётся красный свет. Узнав, что в щуплом абитуриенте всего 149 сантиметров, мандатная комиссия сказала решительное «нет». Подавив возмущение, нахлынувшее от такой несправедливости, и еле сдерживая слёзы, Усольцев выпалил:

– Я ещё подрасту!

Решительность паренька прибавить в росте хотя и вызвала у членов комиссии улыбку, но дело преодоления природного недостатка ни на сантиметр вперёд не продвинула. Выручил начальник штаба училища Шушара. Он подошёл к Усольцеву, одарил его с высоты своего двухметрового роста тёплым взглядом и спросил:

– Так обещаешь подрасти?

– Обещаю!

– Давайте, товарищи, поверим Николаю Усольцеву, он действительно ещё растёт. А мы его тут хорошенько подкормим.

Через два года Шушара вручал выпускникам погоны младших лейтенантов. Когда перед ним выросла фигура Усольцева, он, пожимая руку, спросил:

– Ну как, подрос?

– На одиннадцать сантиметров, товарищ полковник!

В мае 1944 года Усольцев вместе с корешом Г.Л.Кузнецовым прибыл в авиаполк. Григорий Шамраев, даже не выясняя сколько кому лет, спросил:

– Из какого же вы, ребятки, детского сада?

– Из челябинского, товарищ подполковник! Сто тридцать пять часов налёта, из них – сто ночью.

– И чему же вас там научили?

– Всему!

– Это я знаю. А вот воевать будем учить здесь. Мельниченко! – обратился Шамраев к командиру эскадрильи. – Кто сегодня идёт на разведку?

– Усачёв!

– Как твоя фамилия?

– Усольцев!

– Вот и полетишь сегодня с Усачёвым.

Так Николай Усольцев чуть ли не с училищным чемоданом ушёл на боевое задание. Штурман экипажа Константин Тарасенко «показал» войну. Потом слетал с опытным Анатолием Кисилем, ещё разок – со штурманом эскадрильи Бабушкиным. А 24 июня полетел самостоятельно, в только что сформированном экипаже Фёдорова. Несколько раз сходили на «Три дуба». И вот в ночь на 14 ноября Фёдоров поднялся в воздух для выполнения боевого задания в шестьдесят седьмой, а Усольцев в четырнадцатый раз.

Когда, не выполнив его, вернулись на свой аэродром, он уже не принимал. Руководитель полётов дал команду идти в Ясенки, которые, как он выразился, «временами открываются». Усольцев уточнил курс и пересел на место правого лётчика. Летели в десятибалльной облачности. Прошли привод. Под самолетом – ни зги. Штурман взял пеленги, дождался, когда они сойдутся, и дал команду на снижение.

Собрав волю в кулак, Фёдоров повёл машину вниз. До пятисот метров снижались смело, затем в работу вступили нервы, появилась неуверенность в правильности определения места аэродрома и даже недоверие к показаниям высотомера. Все молча «сверлили» глазами панцирь облачности, стараясь рассмотреть признаки земли, лишь периодически в молчаливом пространстве кабины повисал вопрос командира: «Когда?» Задавал он его, вероятно, скорее самому себе, чем кому-либо.

Толщу облаков пробрили на высоте двухсот метров, нырнули под них и оказались прямо над «Т». Нервное напряжение спало. Переведя машину в горизонтальный полёт, Фёдоров стал заводить её на посадку. После второго разворота выпустили шасси. Дальнейшие детали посадки приводятся в двух архивных документах.

<sup>1</sup> Так зарождалось братство. – Киев, 1990. – С. 26.

«В ночь на 14 ноября самолёт Ли-2 командира корабля Фёдорова на аэродроме Ясенка потерпел аварию – заходя на посадку, на третьем развороте самолёт левым колесом ударился о землю, отбил его, а после этого стал касаться правым колесом, зацепился консольной частью левой плоскости за землю. Самолёт разбит, ремонту не подлежит, экипаж невредим»<sup>1</sup>.

«При заходе на посадку в десятибалльной облачности после третьего разворота лётчик не прибавил наддув. Самолёт, имея 1500 кг груза, с выпущенными шасси, незаметно для экипажа стал терять высоту, ударился левым колесом о землю, оторвал его и после приземления с креном левой плоскостью зацепился за землю»<sup>2</sup>.

Вопреки утверждению документа, пострадавшие в экипаже были. Серьёзные травмы получил Усольцев. Он сидел на месте правого лётчика, держал ноги не на педалях, а под ними. Когда самолёт стал носом пахать землю, началась деформация передней кабины, приборная доска подалась назад, придавила грудь штурмана к спинке сиденья и зажала его ноги. Как только Ли-2 остановился, все в панике бросились к двери и попрыгали на землю. Через несколько секунд, придя в себя, обнаружили, что нет штурмана. Хорошо, что самолёт не загорелся, ибо на вызволение Усольцева из железного плена понадобилось несколько минут.

Штурман, получив удар в грудную клетку, не мог не то что говорить, ему даже трудно было дышать. С повреждённым позвоночником и рёбрами он попал в госпиталь на целый месяц.

Таким образом, в эту ночь всего один экипаж из десяти смог выполнить задание. Авиадивизия потеряла самолёт. Итог боевой работы оказался явно низким.

Очередной перерыв в полётах на Чехословакию по погодным условиям затянулся на целую неделю. Лишь в ночь на 21 ноября 53-я авиадивизия смогла выпустить на задание восемь кораблей, семь из них его выполнили.

Три экипажа 1-го авиаполка пошли в район Брезно. Облачность в три-четыре балла позволяла просматривать землю. Освещение в городах Брезно, Градок и Ружомберок облегчило ориентировку. С высоты 500 метров выбросили на точку в горах, что 26 км юго-восточнее Ружомберока и 16 км северо-западнее Брезно, 32 мешка с патронами общим весом 4430 кг.

Сигнал – круг из шести костров – просматривался хорошо, но только вертикально, так как партизаны выложили его в ущелье. Вероятно, поэтому экипаж Юрия Яблокова его обнаружить не смог. Константин Севастьянов предложил идти на точку Малатина у горы Особита, что в 50 км на северо-восток от Брезно. Предложение штурмана было принято. Ориентируясь на Герлаховку, пошли на север. Условленный сигнал – буква «Г» из четырёх костров – заметили заблаговременно. Снизилась до четырёхсот метров, зашли на цель с ходу, обозначили себя ракетой. Земля ответила одной белой и одной красной. Сбросив пять мешков, развернулись, зашли ещё раз и опустили за борт остаток – шесть ПДМ. Партизаны приняли 1500 кг боеприпасов.

На эту же точку по заданию пришли два экипажа из 23-го авиаполка (Н.Ф.Мандриков – А.А.Кисиль) и (Н.П.Подлузский – В.А.Боргуль). С высоты 2400 метров они сбросили гранаты, винтовочные и pistolетные патроны общим весом 2850 кг. Вынужден был прийти сюда и один экипаж из 336-го авиаполка. По заданию ему надо было доставить боеприпасы на точку № 3, что в 11 километрах на северо-запад от Брезно, но она оказалась во власти облачности. Над Особита сделали пять заходов, опустив партизанам 1500 кг груза. Имя командира корабля в боевом донесении не указано.

Задание не выполнил экипаж Д.Е.Нетудыхатко (штурман Д.Н.Демидов). Ему предстояло доставить груз на точку Янушовцы (10 км юго-восточнее Стропкова). В районе цели господствовала десятибалльная облачность с нижней кромкой в 500 метров. Зафиксировав первые признаки обледенения, повернули обратно.

Всего чехословацкие партизаны получили в эту ночь 10 280 кг грузов<sup>3</sup>.

В ночь на 23 ноября 53-я авиадивизия подняла в воздух шесть самолётов. Четыре из них пришли на цель № 3 (10 км севернее Брезно) и с разных высот сбросили партизанам 3700 кг ручных гранат и 2520 кг винтовочных патронов. Треугольник из трёх костров просматривался хорошо. Один самолёт на сигнал из четырёх костров буквой «П», выложенный у горы Особита (32 км северо-восточнее Ружомберока), доставил 1500 кг винтовочных патронов. И ещё один Ли-2, затратив на шесть заходов 30 минут, опустил 1650 кг патронов к pistolетам «ТТ» на цель № 1 (26 км юго-восточнее Ружомберока). Круг из шести костров с седьмым в центре был также хорошо виден.

Для выхода в район сброса штурманы использовали электроосвещение польского города Новы-Тарг. На подступах к Брезно экипажи зафиксировали передвижение отдельных автомобилей. Ещё 9370 кг боеприпасов пополнили скудные запасы партизан<sup>4</sup>.

В ночь на 24 ноября, впервые за весь месяц, от 4-го авиакорпуса на задание ушло два экипажа, оба из 15-го авиаполка. Александру Васильевичу Дудакову предстояло доставить на опушку леса, что в трёх километрах восточнее Варин (10 км юго-восточнее Жилины), двух пассажиров. Их нужно было сбросить без сигналов с земли, ориентируясь только по местности. Эту задачу авиаполк получил ещё 1 ноября, и ставилась она ежедневно, однако непогода не позволяла её выполнить. Заявка поступила из ГРУ через А.М.Беднякова:

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 28, л. 412.

<sup>2</sup> Там же, ф. 18-й ва, оп. 2, д. 67, л. 325.

<sup>3</sup> Там же, ф. 39, оп. 11519, д. 1071, л. 5.

<sup>4</sup> Там же, л. 4.

«Группа секретных агентов в количестве двух человек направляется из Москвы в сопровождении старшего лейтенанта Романова самолётом в Калиновку. 31 октября 1944 года должна быть выброшена с самолёта на парашютах в район Жилина (Чехословакия). Квадрат 54, 48 (северная опушка леса, что в 3-х километрах восточнее Варин, в 2,5 километра юго-восточнее Красняки, в 2,5 км юго-западнее Бачин)»<sup>1</sup>.

Аналогичное задание получил Трофим Федосеевич Силенков. Оно также исходило из ГРУ: поездом в Калиновку выехал представитель ведомства Лазарев с группой десантников, двоих разведчиков доставить в квадрат 20,20 (опушка леса, что в 2-х километрах западнее Хлум, в 1,5 километра южнее Чейковице, в 1,5 километра восточнее Добровитов)<sup>2</sup>.

Оба экипажа, особенно штурманы А.Ф.Попов и Б.А.Чилимов, давным-давно отработали задание и были в постоянной готовности к вылету. Поэтому как только из Чехословакии пришло сообщение о более или менее приличной погоде на точках сброса, экипажи выехали на аэродром. Приняв на борт по два пассажира, они покинули Калиновку.

Обе точки оказались закрыты облачностью, ни одного просвета. Распознать место выброски по наземным ориентирам не представлялось возможным. Высота нижней кромки достигала 800 метров, а над землёй господствовал туман. Видимость доходила до 200 метров. Имея запрет представителя ГРУ на десантирование без уверенности, и Дудаков и Силенков вернулись домой с пассажирами.

Таким образом, обе группы, подготовленные ГРУ для выполнения, несомненно, каких-то важных заданий, смогли лишь побывать над точкой своего десантирования.

23 ноября заместитель НКГБ УССР комиссар государственной безопасности Дроздецкий направил А.Е.Голованову следующий документ: «Вынужден снова просить вашего распоряжения о выделении для нас самолётов типа Ли-2 и Б-25 для заброски специальных групп в тыл противника на 20 самолёто-вылетов, так как в процессе проведения специальных мероприятий мы испытываем исключительные трудности с переброской групп на территорию противника. Благодаря вашей помощи в этом вопросе мы получаем возможность скорейшего и лучшего обеспечения выполняемых специальных мероприятий в глубоком тылу противника. При положительном решении вами этого вопроса прошу обеспечение НКГБ УССР самолётами возложить на командира 5-го корпуса генерал-лейтенанта авиации Георгиева».

Реализация этой заявки целиком и полностью зависела от метеоусловий, а они «перекрыли кислород» всей АДД практически на целый месяц, не позволили поднимать в воздух даже разведчиков погоды.

Они же стали причиной малого количества лётных ночей в ноябре (четыре для 5-го и одна для 4-го авиакорпусов) и ограниченного числа привлекаемых экипажей. На самые неотложные задания уходили только наиболее подготовленные авиаторы.

Неблагоприятную метеообстановку обусловила серия циклонов юго-западного направления и стационарные малоподвижные фронты. Из тридцати дней ноября двадцать шесть оказались нерабочими. Для каждого из них были характерны десятибалльная облачность, туман, морось, снег, обледенение.

Надо сказать, что непогода в ноябре была характерна не только для этого района боевых действий. Практически вся авиация дальнего действия со своих многочисленных, разбросанных по всем фронтам аэродромов боевую работу не вела. Лишь один раз за весь месяц, 22 ноября, она смогла поднять в воздух 233 корабля для нанесения бомбардировочного удара по порту Либава.

Непогода приковала к земле и авиацию противника. Поэтому экипажи, летавшие в ноябре в Чехословакию, противодействия со стороны истребителей не встречали.

Некоторые затруднения в боевую работу авиакорпусов на Чехословакию вносила меняющаяся наземная обстановка. Непрерывные бои заставляли партизан часто менять места своей дислокации. Непосредственная близость вражеских позиций вынуждала проявлять максимум осторожности при выкладывании сигнальных костров, они зачастую были слабо выраженными, сливались с очагами пожаров и плохо просматривались с воздуха.

Подводя итоги работы за ноябрь, командир 5-го авиакорпуса оценивал её так: «При выполнении специальных заданий на выброску боеприпасов частям чехословацкой бригады, наземная обстановка характеризовалась переходом от стабильной обороны чехословацких войск, занимавших небольшой плацдарм в районе Зволена, к партизанским действиям мелкими группами. Площадки на выброску грузов часто менялись в связи с передвижением партизанских групп»<sup>3</sup>.

А партизанских соединений, отрядов и групп на этот период на территории Чехословакии было достаточно много (документ № 92).

Однако следует отметить, что частая смена партизанами своих мест базирования могла в определенной степени повлиять на качество работы лётных экипажей лишь в том случае, если бы они летали туда систематически. Этого, как показал истекший месяц, не было.

Анализ работы АДД на Чехословакию в ноябре 1944 года показывает, что её, весьма ограниченную по погодным условиям, вела фактически 53-я авиадивизия 5-го авиакорпуса.

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 479, л. 70.

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11515, д. 1060, л. 30.



## 2. «Варфоломеевская ночь»

К концу ноября в основном завершился период собирания партизанских сил Словакии. 8 декабря А.Н.Асмолов и И.И.Скрипка подписали приказ о переходе всех отрядов и соединений к активной борьбе против немецко-фашистских захватчиков. В нём, в частности, говорилось: «Период временного затишья закончен. Настало время немедленного перехода всех партизанских сил к активной и решительной борьбе с фашистскими мерзавцами... Основное внимание сосредоточить на воспрепятствовании перевозкам живой силы и техники противника по железным и шоссейным дорогам, как идущим к фронту, так и от фронта... Принять меры к розыску на месте взрывчатых веществ, запалов и бикфордового шнура. Через местных жителей выяснять местонахождение бывших горных разработок, где, как правило, сохранилась взрывчатка»<sup>1</sup>.

Выдержки из приказа свидетельствуют о том, что переход партизанских сил Чехословакии к активным боевым действиям осуществлялся в условиях нехватки даже самого необходимого – подрывных средств. Катастрофически не хватало боеприпасов и медикаментов, в меньшей степени – оружия, тёплой одежды и продовольствия.

Удовлетворить партизанские нужды, вполне понятно не полностью, а лишь частично, могла только авиация дальнего действия. Но эстафету непогоды конца ноября подхватил декабрь и уверенно нёс её целых двадцать дней. Весь этот период АДД на всём советско-германском фронте не произвела ни одного боевого вылета.

Тот же Асмолов в письме командиру партизанского соединения М.И.Шукаеву от 16 декабря писал: «...Сообщите мне, в чём вы нуждаетесь. Правда, сейчас я пока больше могу оказать помощь деньгами, чем вооружением из-за плохой погоды»<sup>2</sup>.

Затянувшийся период непогоды начальники всех степеней в полной мере использовали для того, чтобы «почистить пёрышки» в своих многочисленных командирских, инженерно-технических и партийно-политических делах. Для проведения собраний, занятий и работ на материальной части низкая десятибалльная облачность, снегопады, туманы и обледенения помехой не стали.

11 декабря штаб АДД приказал командованию 4-го авиакорпуса обеспечить в Москву пятерых лётчиков и штурманов, получивших звание Героя Советского Союза. Отсутжив обмундирование, начистив сапоги и весь металл до зеркального блеска, Михаил Журавков, Иван Лазарев, Леонид Туйгунов, Леонид Тюрин и Фёдор Яловой транспортным самолётом улетели в Москву.

12 декабря в Кремле заместитель Председателя Президиума Верховного Совета СССР Н.М.Шверник вручил им грамоты, ордена Ленина и Золотые Звезды Героев. Потом был торжественный приём, в штабе АДД. Вернулись в Калиновку с золотом на груди. Письма и телеграммы от родных, поздравления командиров и боевых друзей, торжественные собрания и митинги продолжались несколько дней. Награждённые были счастливы и довольны. Но не знал один из них, что на его груди Золотая Звезда будет сиять только десять дней.

Вернёмся к боевым делам АДД, связанным с Чехословакией. Этих дел фактически не было. Непогода не позволила даже своевременно выполнить задания РО фронтов и ГРУ. 1 декабря от заместителя начальника РУ ГШ КА генерал-майора Феденко на имя заместителя командующего АДД поступила очередная заявка: «Прошу вашего распоряжения в декабре 1944 года произвести для РО штабов фронтов 1-го Прибалтийского и 4-го Украинского по 20 самолёто-вылетов в тыл противника по выброске людей и грузов». Н.С.Скрипка возложил выполнение заявки в интересах Чехословакии на командование 5-го авиакорпуса»<sup>3</sup>. Вторая заявка из ГРУ поступила в штаб ВВС 16 декабря. Начальник штаба маршал авиации С.А.Худяков направил её на имя Н.С.Скрипки: «Командующий ВВС Красной Армии приказал в течение декабря сего года на самолетах Б-25 обеспечить переброску в тыл противника людей и груза по заявке ГРУ в следующие пункты (далее идёт перечисление. – А.С.). Продумайте порядок выполнения этой задачи и доложите к 19 декабря».

Николай Семёнович Скрипка наложил резолюцию: «Перминову. Свяжитесь с ГРУ, уточните, чтобы грузы и люди подавались на Калиновку и в последующем на один из аэродромов львовского узла для южных направлений»<sup>4</sup>.

Среди точек в заявке ГРУ две находились на территории Чехословакии. Они достались 4-му авиакорпусу, а среди его соединений – 4-й авиадивизии.

Однако на пути выполнения этой и других задач по-прежнему стояла непогода. Лишь в ночь на 21 декабря появились первые признаки её улучшения. Командование авиакорпусов немедленно воспользовалось этой возможностью.

Получив и осмыслив задачу, командир 4-й авиадивизии полковник И.И.Кожемякин возложил её на 15-й авиаполк: «В ночь на 21 декабря 1944 года выполнять специальное задание в интересах чехословацких партизан: три самолёта сбрасывают груз, два – людей.

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 248 – 249.

<sup>2</sup> Там же. – С. 257.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 39, оп. 11495, д. 13, л. 37.

<sup>4</sup> Там же, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 23, л. 1.

## 1. Груз сбрасывают:

- экипаж Редькин – Кравцов на цель № 1, высота 1042 (13 км южнее Тренчина) на три костра с дублированием красной и зелёной ракетами;
- экипаж Анисимов – Кораблин на цель № 2, высота 1133 (11 км юго-восточнее Прьевидзы) на три костра треугольником с дублированием красной ракетой;
- экипаж Чепурко – Калиниченко на цель № 3 Вепрянске-Паленица (12 км западнее Тисовца) на два костра в линию с дублированием красной ракетой вдоль костров.

Запасная цель № 4 для всех троих (26 км западнее Попрада) на три костра в линию с дублированием трёх зелёных ракет.

## 2. Людей сбрасывают:

- экипаж Дудаков – Попов выбрасывает двух человек в сопровождении Романова на точку Варин (20 км юго-восточнее Жилины);
- экипаж Тихомиров – Мироненко выбрасывает двух человек в сопровождении Лазарева на точку Добровитов (115 км северо-западнее Брно).

Сброс без сигналов. Выход на спецзадание по команде с КП дивизии»<sup>1</sup>.

Точки для сброса грузов давались указанным экипажам начиная с 12 декабря ежедневно, поэтому штурманы С.М.Кравцов, В.П.Кораблин и Е.Ф.Калиниченко находились в полной готовности.

Пятёрка самолётов взлетела с Калиновки компактно. До Днестра шли под звёздами при видимости до восьми километров. Затем потянулась двухслойная облачность. Постепенно уплотняясь, она достигла десяти баллов. Но уже в районе Герлаховки, которая по-прежнему служила каменным маяком, она вновь стала редеть. Здесь и разошлись по своим направлениям.

Экипажам А.Т.Анисимова и Л.Н.Редькина район цели пришлось определять по характерным наземным ориентирам, так как условных сигналов они не обнаружили. Предполагая, что партизаны еще не успели подготовиться к приёму самолётов, и Анисимов и Редькин, каждый на своей точке, поступили практически одинаково: описывая круги и постреливая ракетами, стали ходить над предполагаемой точкой сброса. Однако земля признаков жизни так и не подала. «Вязали» круги до тех пор, пока позволял запас горючего. Груз вернулся в Калиновку.

Экипаж В.А.Чепурко (штурман Е.Ф.Калиниченко) без труда добрался до Тисовца, развернулся и, пролетев строго на запад двенадцать километров, выскочил прямо на два ярко горящих костра. Подаваемые с земли красные ракеты подтвердили, что выход на точку правильный.

Погода – словно по заказу: ни облачка, видимость десять километров. Условия – идеальные. На цель зашли с ходу, обрушив на неё с высоты 600 метров все шесть ПДМ (750 кг). Понаблюдав в вираже за спуском и дождавшись приземления грузов, взяли курс на северо-восток.

Выполнили свою задачу и те, кто улетел с людьми. Командир корабля А.В.Дудаков вывел Б-25 в район Герлаховки и начал снижение. Не долетая Жилины, пробил облачность. Штурман Александр Попов, распластавшись на полу кабины и сличая карту с характерными наземными ориентирами, определил момент сброса. С высоты 300 метров два пассажира в 22 часа 11 минут одновременно покинули борт самолёта и благополучно приземлились. 24 ноября над точкой они уже побывали, но тогда лётчикам землю рассмотреть не удалось. Пятьдесят дней десантники не могли попасть к месту назначения!

Больше месяца ожидали нужных людей и в точке Добровитов, что между Прагой и Брно. Они тоже побывали над ней в самолёте Трофима Силенкова, но по погодным условиям вернулись в Калиновку. И только в ночь на 21 декабря экипаж А.В.Тихомирова доставил двух пассажиров к месту<sup>2</sup>.

...В 15-м авиаполку экипаж Анатолия Тихомирова числился в надёжных, ему доверяли задания, в которых требовались смекалка, настойчивость и смелость. Такими качествами обладал, прежде всего, командир корабля. Штурман Семен Михайлович Мироненко в письме ко мне писал «Всю войну летал с командиром корабля Анатолием Тихомировым. Отличный лётчик. Худощавый, высокий, родом из Ленинграда. В минуты опасности действовал грамотно, спокойно. Необычайно мужественный человек».

Сам Мироненко после окончания в ноябре 1942 года Харьковского штурманского училища уехал в знойные Карши, где проучился ещё шесть месяцев. В мае 1943 влился в штурманскую гвардию 15-го авиаполка.

Проявляя чувство ответственности, экипаж постепенно утвердился в числе тех, кому можно доверять задание и послушнее. Надо сказать, командование авиаполка авиаторы ни разу не подвели. Вот, к примеру, три дня боевой работы экипажа, отраженных в наградном листе на командира корабля: «17 сентября 1944 года при фотографировании цели Сату-Маре, при подходе определил, что зенитное противодействие отсутствует. Чтобы рассмотреть и выбрать правильный заход, сделал вираж вокруг цели на приглушённых моторах, выдержал строго линию горизонтального полёта, прошёл через цель и сфотографировал её».

18 сентября при подходе к цели Дебрецен заметил, что из района железнодорожного узла и гаража противник ведёт зенитный огонь, действует до трёх батарей среднего калибра, до двух батарей МЗА. Набрав высоту выше заданной на 400 метров, приглушил моторы и со снижением до необходимой высоты пошёл на цель и с одного захода, не встретив сильного сопротивления, сфотографировал её».

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-й ад, оп. 1, д. 14, л. 161.

<sup>2</sup> Там же, ф. 15-го ап, оп. 218035, д. 1, л. 95.

19 сентября при фотографировании Будапешта при подходе к цели экипаж наблюдал до 80 прожекторов, расположенных кольцом вокруг города и до десяти батарей ЗА крупного и среднего калибра, а также патрулирование истребителей. Умело проскочив зону ПВО, задание выполнил отлично».

Правым лётчиком в экипаже до конца войны был Валентин Константинович Малышев. Поэтому основная часть экипажа – командир корабля, штурман и правак – притёрлись друг к другу основательно. Это и являлось основной причиной их успешной боевой работы.

Среди личного состава авиаполка экипаж пользовался уважением. Недовольство проявляли только вооруженцы, ибо все люди как люди, а эти всегда возвращаются с задания с пустыми патронными лентами. Чего греха таить: любил экипаж после выполнения боевого задания пострелять из пулемётов по наземным целям. Техсостав ворчал, и не без основания: попробуй каждый день заряжать крупнокалиберные пулемёты. А их девять! Встречая экипаж после заруливания на стоянку, техник самолёта неизменно спрашивал: «Ну что, охотники, опять стреляли?» «Стреляли, – отвечал командир, – и урон врагу нанесли, и потренировались, а хорошо стрелять – во как надо!»...

Доставку разведчиков за весь период войны экипажу поручили впервые. Готовились долго, так как из-за непогоды вылет всё время переносился. Основная часть ответственности лежала на штурмане – никакими сигналами точка не обозначалась. Найти ночью в лесу поляну – это тебе не фунт изюму. Таких полян не счесть.

Пассажиры подъехали в сопровождении Лазарева, с которым уже давно общались по-свойски, а вот двух парней, примерно двадцатилетнего возраста, увидели впервые. Это были чехи. Прямо у самолёта представитель ГРУ развернул карту и, подсвечивая фонариком, показал эту треклятую поляну. Она находилась километрах в семи от железнодорожного полустанка. Парни попросили сделать всё, чтобы их не сбросили именно сюда, на полустанок, так как здесь, вполне возможно, у немцев достаточно сил.

Мироненко волновался напрасно: снег, контрастируя на фоне тёмного леса, чётко обозначал границы полян. Ошибки быть не могло. На первом заходе сопроводили вниз первого разведчика, а вот для второго заходили машину на точку сброса трижды – парень никак не мог побороть страх. Пришлось ему немножко помочь.

О том, что парашютисты приземлились нормально, узнали сразу по прилёту. А о том, что начальник специального отдела НКГ генерал А.Ф.Бедняков их благодарит за работу, узнали через несколько дней из телеграммы начальника штаба АДД: «Прошу объявить благодарность командиру корабля старшему лейтенанту Тихомирову за удачный и точный сброс двух человек в районе Праги в ночь на 21 декабря 1944 года»<sup>1</sup>.

Инициатива о поощрении экипажа исходила от ГРУ: «Два наших агента, сброшенные в ночь на 21 декабря 1944 года в районе Праги с самолёта экипажа старшего лейтенанта Тихомирова, донесли, что они были благополучно заброшены в район цели и точно приземлились в заранее намеченный на карте пункт. Приземление прошло удачно. Сообщаю для вашего сведения». На документе сделано указание Ермолину: «Нужно сообщить в АДД и просить объявить благодарность Тихомирову»<sup>2</sup>.

Воспользовался «окном» в непогоде и 5-й авиакорпус. Генерал Георгиев приказал командиру 53-й авиадивизии готовить 26 самолетов – 21 с основного аэродрома и 5 с подскока Ясенка. Предстояло отработать по заявкам Чехословацкого штаба партизанского движения, НКГБ Украины и РО 1-го Украинского фронта. Задание выполнили только девять экипажей.

Партизаны сделали заказ на доставку боеприпасов на точки, расположенные в основном вокруг Брезно. На одну из них, в 16 километрах на север от этого населённого пункта (цель № 1), два экипажа 1-го авиаполка сбросили на «конверт» из пяти костров (в центре мигающий) 2750 кг.

Три экипажа (два от 23-го и один от 336-го авиаполков) на такой же сигнал в пятнадцати километрах на север от Брезно (цель № 2) с высоты 2600 метров сбросил 4190 кг боеприпасов (винтовочные патроны, мины, гранаты, патроны к «ТТ»).

На точку в пятнадцати километрах на юго-запад от Брезно (цель 3) один экипаж 23-го авиаполка на пятиугольник неправильной формы из пяти костров сбросил 1250 кг винтовочных патронов.

На цель № 4 (40 км севернее Брезно) на сигнал буква «Г» – три костра в линию и один в стороне под девяносто градусов экипаж 23-го авиаполка опустил на парашютах 1265 кг винтовочных патронов.

Общий вес доставленного партизанам семью самолётами груза составил 9455 кг. Ни одного командира корабля, выполнившего задание, назвать невозможно, но зато имена тех, кто по каким-либо причинам груз не доставил, боевые донесения сохранили.

С боевого задания не вернулся экипаж 336-го авиаполка командира корабля Г.И. Чапанова. Ожидали его до предела возможного. Когда мыслимое и немислимое время вышло, стали уточнять в штабах воздушных армий и партизанских движений фронтов. Не получив никаких сведений, весь состав экипажа зачислили в пропавшие без вести. В основу этого вывода легла информация командира корабля З.А.Кузьмина, который наблюдал восточнее пункта Новы-Тарг падение горящего самолёта.

25 января 1945 года вернулись командир корабля Г.И. Чапанов, штурман Е.А. Козьяненко, лётчик В.А.Хандога, бортехник И.А.Камышев. Приказом по авиаполку все они были допущены к боевой работе, а начальнику штаба АДД генералу Н.В.Перминову ушло следующее донесение:

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 220, л. 37.

<sup>2</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 525, л. 9.

«На маршруте к цели в 21.45 в районе Новы-Тарг на высоте 3000 метров самолёт сзади снизу атаковал истребитель. После первой атаки на Ли-2 было повреждено управление и выведен из строя левый мотор. Командир корабля принял решение вернуться, но отказал второй мотор, и экипаж сел вынужденно в четырёх километрах от линии фронта. Воздушный стрелок выбросился на парашюте во время второй атаки и ушёл в партизанский отряд. При поисках партизан раненый радист был оставлен в лесу. Через сутки вернулись, но его уже не было. Соединились с частями Красной Армии. О судьбе радиста Г.М.Коробко данных нет»<sup>1</sup>.

Этот документ отправлен в штаб АДД в феврале 1945 года. А вот ещё один от 15 апреля: «Первую атаку истребитель произвёл справа снизу, вторую – снизу сзади. Огонь открыл с дистанции 300 метров. В результате был подбит один мотор, лётчик произвёл вынужденную посадку на территории противника в 90 километрах севернее Ясло. Радист Коробко в результате атаки был ранен в руку и сильно истёк кровью. При следовании всем экипажем по территории противника к линии фронта Коробко от истощения и потери крови не мог дальше идти. Экипаж оставил его в лесу, а сами направились в ближайший населённый пункт в поисках пищи. При возвращении к месту нахождения радиста, последнего не оказалось. Дальнейшая его судьба неизвестна»<sup>2</sup>.

По опыту боевой работы, да и по возрасту, за исключением командира корабля, это был молодой экипаж в авиаполку. Геннадий Иванович Чапанов поднялся в небо войны только в начале 1944 года. После действительной службы в десантных войсках, где сделал 70 прыжков с парашютом, поступил в Тамбовское лётное училище ГВФ. С 1940 года – пилот спецотряда в Харькове. С началом войны стал инструктором в учебной эскадрилье. Затем курсы высшей лётной подготовки и – штурвал бомбардировщика Ли-2 в 336-м авиаполку. К 20 декабря совершил 36 боевых вылетов, из них семь в Чехословакию.

Теперь о самом полёте. Командир корабля получил задание отвезти и сбросить партизанам на точку севернее Брезно боеприпасы. Подготовку экипажа проверил штурман эскадрильи П.И.Годунов. Взлетели с подскока Ясенка в 21.04, радист Коробко установил связь. Линию фронта перелетели на высоте 3000 метров. Поднявшись ещё на 500, пошли по направлению к городу Новы-Тарг.

Атака «Ме-110» оказалась внезапной, но и безрезультатной. Однако оторваться от него не удавалось, чувствовалось, что истребителя наводят локаторы. На третьем заходе с хвоста ему всё же удалось нанести прицельный удар: были ранены борттехник Камышев, радист Коробко и стрелок Сукач, а также перебита маслосистема левого мотора. Давление масла резко упало, и он остановился.

Чапанов приказал штурману и лётчику сбросить груз, а сам развернул Ли-2 на обратный курс. Возможно, ему удалось бы перетянуть горный массив, но самолёт попал в зону противозвушной обороны. Уходя от прожекторов и зенитного огня, лётчик потерял запас высоты, машина оказалась ниже гор.

На одном моторе, да ещё перегретом, поднять Ли-2 даже на метр было немыслимо. Командир корабля понимал, что из создавшейся обстановки можно выйти только двумя путями: или покинуть подбитую и мощную машину, или сажать её в горах. Чапанов выбрал второе, ибо десантирование с тремя ранеными членами экипажа дело более опасное, чем даже посадка в горах. Конечно, риск большой, но есть шанс, и его надо использовать!

Включив посадочные фары и не выпуская шасси, командир корабля повёл Ли-2 на посадку. То ли чутье помогло, то ли умение, а может быть, то и другое вместе, но приземлились весьма удачно. Это произошло примерно в пятнадцати километрах севернее города Ясло, на польской территории, вблизи линии фронта. Не успел растаять звук от скрежета корпуса самолёта о камни и кустарник, как по месту приземления открыла огонь немецкая артиллерия.

Пришлось покидать ещё дышащую теплом машину в срочном порядке. Метрах в двухстах укрылись в овраге, чтобы пересидеть обстрел, передохнуть и привести в порядок мысли. Минут через пять кто-то обратил внимание, что у самолёта мелькает свет. Присмотрелись и точно: несколько тусклых лучиков от электрофонариков шарили по фюзеляжу, и оттуда доносилась немецкая речь. Как потом выяснилось, экипаж приземлился недалеко от артиллерийской части противника.

Стало ясно, что к самолёту дороги нет. Опасаясь погони, углубились в овраг. Отойдя на безопасное расстояние и убедившись, что преследования нет, устроили совет. Общее мнение: надо пробиваться к линии фронта. Раненым, среди которых наиболее тяжёлым оказался борттехник Иннокентий Камышев, оказали сильную помощь, и тронулись в путь.

До линии фронта прошли километров пять. Три ночи пытались перейти рубеж между советскими и немецкими войсками, но все попытки оказались тщетными: то та, то другая сторона периодически освещала нейтральное пространство ракетами, оно с двух сторон прошивалось разноцветными нитями от пулёмётных очередей, трассирующими пулями.

На третий день, в очередной раз склоняясь к карте, решили менять стратегический план – идти к партизанам в Чехословакию. Решение это далось трудно: первые дни, проведённые после приземления, показали, какая это мука – голод. Питались мёрзлой капустой и пшеницей, колоски которой выискивали в копнах и стогах. На вторую ночь пути вышли к Вислоке. Река ещё не замёрзла, а мост охранялся немцами. Решив, что утро вечера мудренее, нашли в покинутый жителями деревеньке пустой домик и устроились на ночлег, подкрепившись сваренной мёрзлой картошкой. Спали, сменяя друг друга на посту, всласть.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 220, л. 56.

<sup>2</sup> Там же, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 46, л. 25.

Рассвет был зимний – зябкий, осторожный, с хорошей видимостью. Вдалеке проступала зубчатая кромка лесов. Где-то испуганно крикнула сойка. Короткой пулемётной очередью простучал по стволу дятел. Вдруг у сарая раздался скрип колёс повозки. Два немца, не снимая с груди автоматов, прыгнули на землю и стали загружать сено.

Оценив обстановку, Чапанов приказал подпереть дверь бревном и всем подняться на чердак. Немцы загружали телегу долго. Покончив с делом, один из них направился к дому. Натолкнувшись на запертую изнутри дверь, он позвал напарника. В это время кто-то из членов экипажа вспомнил, что в спешке оставил внизу краги, но было поздно – дверь уже трещала под ударом прикладов автоматов и сапог. Затаив дыхание, все стали ждать, что будет дальше.

Найдя краги, немцы насторожились, тревожно загалдели и стали обшаривать углы дома. Стало ясно, что стычки не миновать. Все члены экипажа взвели пистолеты, Чапанов опустился у люка на колени, а Косьяненко встал у него за спиной. Не найдя ничего подозрительного в хате, немцы решили обследовать чердак. Штурман, стоявший во весь рост, голову немца увидел первым и выстрелил. Но, судя по всему, промахнулся.

Фрицы кубарем скатились вниз и вмиг покинули дом. Чапанов приподнял пару черепиц, высунул голову: заготовщики вовсю гнали лошадей по просёлочной дороге, с воза ключьями разлеталось сено. Вскоре беглецов поглотил лес. Принял он и вторую группу беглецов, но уже с другой стороны безлюдного села.

Через сутки экипаж наткнулся на землянку, в которой жили четверо бежавших из плена советских солдат и две женщины. Они дожидались прихода частей Красной Армии. Решили идти в Чехословакию вместе. Женская прибавка здорово помогла экипажу в плане контакта с местным населением.

Две недели передвигался отряд по территории Польши, пока не вышел в горном районе на границу. Ещё неделя ушла на поиски партизан. Это уже на территории самой Чехословакии. В конце концов, попали в отряд «За Родину», тот отряд, в котором, если помнит читатель, находилась часть экипажа Петра Губина. Встретились как родные. Иннокентий Камышев попал в руки к тому же чешскому врачу, который лечил Сергея Уткина, – Франтишеку Радачу.

Стрелок экипажа А.Г.Сукач вернулся в авиаполк через две недели после возвращения основной части экипажа. Что же с ним произошло при атаке истребителя? Алексей Гаврилович рассказал об этом в рапорте на имя командира авиаполка. На его основе в штаб авиадивизии ушло следующее донесение: «6 февраля 1945 года возвратился в авиаполк стрелок экипажа Чапанова сержант Сукач. При второй атаке истребителя был ранен в левую руку, имеет в руке 22 осколка, турель и пулемёт оказались разбитыми. Подошёл к двери, которая была открыта и, услышав разговор двух членов экипажа, стоявших у двери, принял это за команду прыгать. Приземлился в районе Лишаново (65 км юго-восточнее Кракова), разыскал партизанский отряд, в котором, занимая должность заместителя командира отряда по политчасти, находился до 24 января 1945 года»<sup>1</sup>.

Такова судьба экипажа Г.И.Чапанова, сбитого в ночь на 21 декабря 1944 года при полёте к партизанам в район Брезно. Она подана мной официальными документами и письменным рассказом самого Геннадия Ивановича. В нём, кстати, он ничего не поведал о том, что стрелок Сукач покидал борт самолёта на парашюте, и обошёл молчанием факт исчезновения радиста Коробко. Возможно, его до сих пор терзают сомнения в правильности своих, как командира корабля, действиях: можно ли было всем уходить в поисках пищи, оставив радиста одного, да еще в тяжелом состоянии? Думается, что это решение было неверным.

Как бы там ни было, а к тем потерям, которые понес 5-й авиакорпус, участвуя в Зволенской операции, приплюсовалась еще одна – пропал без вести воздушный стрелок-радист 336-го авиаполка старший сержант Коробко Григорий Маркович, уроженец села Грицевка Белокуровского района Ворошиловградской области. Судьба его до сих пор неизвестна.

Один экипаж 23-го авиаполка работал по заданию РО 1-го Украинского фронта. Предстояло выбросить груз последовательно на две точки. Первая – высота с отметкой 1471 – находилась в 18 километрах на северо-запад от Брезно. Сюда экипаж прибыл в 22.40 и сбросил на световой сигнал из пяти костров четыре ПДМ (480 кг) с боеприпасами. Через тридцать минут вышли на вторую точку в районе горы Острица (24 км юго-восточнее Брезно). Два костра сигналили о том, что работать можно. За борт ушло три мешка (450 кг) боеприпасов. Имя командира корабля в боевом донесении не зафиксировано.

Подольский архив не сохранил имен и членов экипажа, который отработал в интересах НКГБ Украины. В боевом донесении сказано: «Один Ли-2 в 20 часов 50 минут с высоты 600 метров выбросил без сигналов семь человек и 720 кг боеприпасов в лес в двадцати километрах восточнее Всетина (85 км восточнее Брно).

Это была разведывательно-диверсионная группа «Луч». Установить этот факт мне удалось с помощью книги Войтеха Жампаха «Партизанские портреты», изданной в Чехословакии. Основные сведения по десантированию, отражённые в ней, полностью совпали с данными боевого донесения: количество людей – семь человек, дата выброски – в ночь на 21 декабря, место приземления – у Липтала в районе Всетина.

Их было семеро, молодых парней. До объединения в разведывательно-диверсионный отряд каждый из них прошёл свои партизанские дороги. На должность командира «Луча» органы подобрали Анатолия Ивановича Каминского, которому за пять дней до вылета исполнилось двадцать четыре. Перед войной ему удалось

<sup>1</sup>ЦАМО, ф. 53- ад, оп. 2, д. 41, л. 19.

несколько лет поработать счетоводом в МТС. Уходя от немцев, изменил фамилию на Калинова которая и стала его псевдонимом в партизанском отряде. Командовал отделением, подрывал мосты и железнодорожные поезда.

Самым старшим в отряде был комиссар Бронислав Иванович Башинский, ему исполнилось двадцать шесть. После окончания пединститута в Нежине два года перед войной преподавал в школе историю. На оборонительных работах под Киевом попал в плен, бежал, организовал в родном селе Кодра партизанский отряд, который позже вошел в соединение Ковпака.

Подрывники и разведчики отряда «Луч» – это парни, которые шагнули в войну из школ и училищ. Взять, к примеру, Николая Евдокимовича Зубченко. 2 января 1945 года, уже в Чехословакии, ему исполнилось девятнадцать лет. Производственно-техническое училище так и не закончил, помешала война. Вместе с отцом партизанил. Храбрый юный разведчик добывал в немецких гарнизонах ценные сведения. Несколько раз, пересекая линию фронта, доставлял их командованию советских войск.

Десантирование группы прошло нормально. Приземлились в районе дислокации 1-й Чехословацкой партизанской бригады имени Яна Жижки и начали искать встречи с её командиром Д.Б.Мурзиным. При её подготовке произошла стычка с немцами, в ходе которой получил тяжелое ранение Башинский.

С повреждённым тазом и перебитыми ногами он сумел уползти в лес. Укрыл комиссара чех-лесник Ш.Витку. Состояние раненого ухудшалось. Партизаны решили доставить его в больницу города Золн. По пути туда Бронислав Иванович умер.

После смерти комиссара Каминский получил указание идти под Брно, войти в контакт с одной из групп отряда «Ермак», подготовить площадку для приёма подкрепления и грузов.

Обосновались на новом месте, вошли в контакт с местными жителями. На одном из заводов Брно работали два брата-чеха – Владимир и Вацлав Гораки. Они стали сотрудничать с Каминским. Вскоре им удалось сделать более сотни снимков усовершенствованной ракеты ФАУ. Об этом успехе донесли начальнику 4-го управления НКГБ Украины Сидорову (псевдоним – Антонов). Он приказал готовить площадку для приёма самолёта.

Владимир и Вацлав покинули завод и принесли снимки командиру «Луча». Решили немедленно небольшой группой под руководством Каминского идти к назначенному месту посадки самолёта. Взяли с собой радиста Иванова и 17 февраля вышли из лагеря. К вечеру добрались до села Осики в районе Бланско, разместились в двух соседних домах на отдых.

Но оказалось, что исчезновение братьев Гораков с завода было замечено. Каратели шли по их следу. В Осиках завязался бой. Каминский и Зубченко погибли. Драгоценные снимки, находившиеся у командира «Луча», каратели забрали. Радисту и братьям Горакам, отдохавшим в другом доме, удалось спастись. О срыве операции радист Иванов (Жирко Дмитрий Антонович) доложил в Центр. Антонов приказал ему возглавить остатки группы и присоединиться к ранее доставленному через аэродром «Три дуба» разведывательно-диверсионному отряду «Зарево» под командованием Фаустова. За четыре месяца заревцы уже прочно обосновались на Высочине.

22 марта командир «Зарева» получил радиограмму с координатами группы Жирко и указанием, что ему надлежит назначить с ним место встречи. Посоветовавшись, Фаустов дал ответ: «Назначаю встречу Иванову в селе Черновицы (шесть километров северо-восточнее Недведиц). Время встречи сообщите, согласовав с Ивановым».

Вероятно, по каким-то причинам Дмитрию Жирко не подошло место, и он предложил другое – село Дольни Лыгота. Фаустов согласился.

На встречу с Жирко и его товарищами, назначенную на 12 часов ночи, командир «Зарева» отправил начальника штаба Кадлеца. Взяв десять бойцов, Владимир Францевич двинулся в путь.

К селу подошли дотемна, передневали в сосняке. С заходом солнца взяли на окраине проводника, который и привёл отряд к старосте. Постучали в окно. За дверью послышались шаги.

– Кто вы?

– Партизаны из отряда «Зарево».

Хозяин отбросил задвижку.

– Просим извинить, пан, но мы знаем, что у вас находится Иванов, мы пришли на встречу с ним.

Староста показал на дверь в комнате. Кадлец постучал.

– Товарищ Иванов, я – начальник штаба партизанского отряда «Зарево». Мы получили радиограмму от Антонова с указанием на встречу с вами.

Дверь открылась. На пороге стоял высокий светловолосый парень. С Жирко были Аркадий Радаев, чехи Йозеф Копржива и братья Гораки. По случаю встречи хозяин накрыл скромный стол. Когда Кадлец и группа Жирко прибыли в расположение отряда «Зарево», его командир сообщил в Центр: «Находившаяся Дольни Лыгота группа Иванова 24 марта мной подобрана. Фаустов».

Так остатки десантной группы «Луч» влились в отряд «Зарево» и были в нём до конца войны. Надо сказать, что заревцы получили хорошее пополнение. Радист в партизанском деле лишним никогда не бывает, а Жирко оказался специалистом толковым. Получил отряд и бойца, владевшего немецким языком. Его хорошо знал Вацлав Горак. Чеху раздобыли немецкую форму и стали привлекать к заданиям.

Как-то разведчики отряда принесли неприятное известие: в село Борова прибыл и разместился в школе отряд немцев для проведения карательной операции против заревцев. Стали решать, что делать. Менять дислокацию? Место, где располагался отряд, было уже основательно обжито и изучено. Уходить – это значит терять так необходимые связи с местными патриотами. Нет, менять базу во всех отношениях невыгодно. Надо принимать бой, но не ждать начала карательной операции врага, а напасть самим первыми, причём немедленно.

Операцию возглавил Владимир Кадлец. Отобрав десять бойцов и прихватив с собой ручной пулемёт и взрывчатку, отправились на задание.

Борова приютилась в низинке, обрамлённая вокруг несколькими холмами, покрытыми лесом. Изучив в бинокль расположение домов и улиц, стали ждать темноты. Тёплый весенний день догорал быстро. Вот солнце, зацепившись за макушки деревьев, уже скатилось за холм, в вечерней мгле стало трудно различать силуэты домов. Пора. Кадлец дал команду.

В окна крайнего дома постучали негромко, но настойчиво. В дверях появилась мужская фигура в белом.

– Мы – партизаны! Где школа? – Кадлец, будучи в немецкой форме, говорил по-чешски.

Справившись с собой, хозяин дома, а им оказался Йозеф Сobotка, махнул рукой в сторону.

– Сколько там немцев?

– Человек сорок.

– Проведёшь! Пошли!

– Вот так, в нижнем белье?

– Именно так!

Ночь была тёмной, двигались медленно, тихо и бесшумно. Выбрались на шоссе и, прижавшись к домам, пошли по его обочине. Когда впереди прорезались очертания здания, остановились. Кадлец попросил проводника рассказать о расположении школьных помещений.

– Всё, пан, можешь возвращаться. И никому ни слова! Сам знаешь, что случится, если проболтаешься. Я – Иван Грозный.

Заверив, что будет молчать, Сobotка засеменял обратно. Через минуту его белую фигуру поглотил мрак ночи.

Отряд, соблюдая предельную осторожность, направился к школе. Впереди в немецкой форме – Кадлец и Вацлав Горак, остальные, изготовив оружие, на расстоянии двадцати метров.

Замаячила фигура часового, не сбавляя шага, пошли прямо на него.

– Хальт! – пролаял немец, останавливая идущих.

Понимая, как важно сблизиться с часовым на минимальное расстояние, Вацлав затеял с ним разговор, продолжая вместе с Кадлецом идти вперёд. Через несколько секунд дула двух автоматов упёрлись немцу в грудь.

– Хенде хох!

Узнав у перепуганного часового месторасположение карателей в школе и покончив с ним, Кадлец поставил пулемётный расчёт так, чтобы под его прицелом находился весь фасад здания, и первый тихо вошёл в коридор. За ним – Вацлав и все остальные. Сobotка говорил, что директор с семьёй располагается в левой части коридора. В каком же из классов немцы? Ломать голову долго не пришлось: из-под двери одного из них пробивалась узкая полоска света. Бесшумно направились туда. Кадлец подождал, когда все подойдут, и подал знак Гораку. Тот толкнул дверь и, сделав несколько шагов, оказался в комнате. Вслед за ним, держа палец на спусковом крючке висящего на шее автомата, вошёл Кадлец.

Двух секунд было достаточно, чтобы оценить обстановку. Комната была полна народу, все в брюках, обуви и белых нательных рубашках. Кое-кто лежал на неразобранных постелях, большинство же сидело на скамейках. Один, долговязый, что-то вещал остальным, по интонации голоса можно было определить, что это старший. Поворачивая голову в сторону резко открытой двери, он продолжал говорить.

– Хенде хох!

Горак сделал выразительное движение автоматом, а затем, для подтверждения серьёзности своих намерений, вытащил из левого кармана пистолет. Не веря своим глазам и ушам, присутствующие исполняли команду медленно. Вероятно, немецкая форма двух вошедших несколько их смутила: может быть, пусть и дурная, но это шутка. Однако появившиеся в дверях комнаты партизаны на этот счёт не оставили никаких надежд. Когда руки немцев застыли в вертикальном положении, Кадлец сделал несколько шагов вперёд и, оказавшись напротив старшего, сказал:

– Мы – партизаны. Не опуская рук, выходите строиться, при попытке оказать сопротивление – стреляем.

Вацлав перевёл. Ещё не веря тому, что произошло, немцы стали нехотя выходить на свободное пространство между стеной и кроватями. Долговязый сделал шаг вперёд, а затем резко бросился к постели, на которой лежала кобура. Его остановила пуля, выпущенная из пистолета Горак. Не разгибаясь, немец рухнул в проход между кроватями.

Выстрел придал ускорение: в течение нескольких секунд немцы, не опуская рук, выстроились вдоль стены. Партизаны начали собирать оружие. В это время один из пленных обратился к Гораку и что-то начал ему говорить.

– Командир, он докладывает, что здесь есть французы, человек тридцать, они вреда не делали и хотят домой.

– Скажи ему, пусть своих оставит в классе, а фрицев выводит на улицу.

Партизаны увели немцев, а Кадлец и Горак остались в комнате. Владимир Францевич разрешил французам опустить руки и сказал:

– Войне скоро конец, вас освободили партизаны, мы вам возвращаем оружие, идите в лес, но больше не помогайте немцам.

Горак перевёл. Французы загалдели, лица их посветлели. Правда, когда на школьном дворе раздалась автоматные очереди, они вновь помрачнели, но ненадолго.

Проследив за тем, как французы покинули здание, Кадлец направился к директору школы. Он и его жена, перепуганные до смерти, смотрели на гостя в немецкой форме с нескрываемым страхом.

– Пан, успокойтесь, – сказал Кадлец по-чешски, – я – Иван Грозный, мы – партизаны. Те фашисты, которых мы расстреляли, поселились в вашей школе, чтобы уничтожить наш партизанский отряд. Мы их упредили. Чтобы вас гестаповцы не обвинили в сотрудничестве с нами, мы вас закроем.

Завершив операцию, партизаны вернулись на базу. О смелых и решительных действиях Вацлава Горака узнал весь отряд. Он и его товарищи до конца войны находились в «Зареве», участвовали во всех его операциях.

Такова судьба разведывательно-диверсионной группы «Луч», десантированной экипажем АДД. Имена его членов остались неизвестными.

Через двое суток в авиакорпусах началась подготовка к новому броску через Карпаты. Он был кстати, так как к этому времени партизанские соединения и отряды развернули на всей территории Чехословакии активные боевые действия. Уж если патриотам чего-либо и не хватало, так это прежде всего оружия и боеприпасов. Заявок от штаба партизанского движения Чехословакии поступило как никогда много. Для их выполнения 4-я авиадивизия занарядила 28 самолётов.

15-му авиаполку предстояло удовлетворить просьбы четырёх партизанских точек. Взлёт с Калиновки начался в 17 часов 10 минут. На цель № 1 (13 км южнее Тренчина) взяли курс пять самолётов.

Первым в район сброса вышел экипаж А.Т.Анисимова. Сигналов не оказалось, Командир корабля спросил штурмана:

– Ты уверен, Василий?

– Даю ракету!

Не успел погаснуть её свет, как снизу слева по курсу потянулась ввысь ответная ракета зелёного цвета, а вслед за ней на тёмном фоне земли зажглись огоньки – первый, второй, третий, четвертый. Нужен еще один, посредине этого квадрата. Вот и он. Костры сложились в «конверт» и подтвердили правильность расчётов штурмана Кораблина.

– Командир, доверни влево на два градуса, может быть, успеем бросить с ходу. Вот так, молодец! Бросаю!

– Кашмин, как там?

– Все раскрылись!

– Уходим!

Вторым в группе самолетов на цель № 1 шёл экипаж Л.Н.Редькина. Вот как он описывает этот полёт: «Основная тяжесть ложилась на штурмана, от которого в большой степени зависела точность выхода самолёта в заданный район. При подлёте к Герлаховке уточнили местонахождение и время прибытия на цель. Пошли со снижением вдоль долины. Малейшее отклонение от линии пути могло привести к столкновению с острыми зубьями вершин гор. Трудно передать словами, на какой риск шли экипажи во имя выполнения приказа Родины. Фактическое время полёта приближалось к расчётному времени выхода на цель. И в этот момент на мгновение появились желанные огни в виде «конверта» и сразу же исчезли. Район выброски затянуло облаками. Зашли ещё раз, в целях безопасности включили аэронавигационные огни, на короткое время, чтобы не столкнуться с другими самолётами, зажгли фары. А вот и «окно».

В этом полёте в моём экипаже свой первый боевой вылет в качестве штурмана-стажёра совершал Сергей Яковлевич Морозов. После выброски груза он занял место Кравцова и уверенно вёл машину на свой аэродром. Но произошёл казус. При подаче сигнала «я свой самолёт» Морозов спустил курок ракетницы прямо в кабине. Ракета стала носиться в её узком пространстве. Сергей не растерялся, поймал ее и... засунул за унт. Там она у него, наделав вони и чаду, затихла».

На эту же точку пришли еще два экипажа – А.В.Тихомирова и Н.И.Коробчака. Не встретив проблем, оба они, как и Анисимов, сброс произвели с ходу. Партизаны получили 3275 кг груза.

На цель № 2 высота 1133 (11 км юго-восточнее Прьевидзы) тоже ушло пять кораблей. Группу повёл командир эскадрильи Г.Л.Леонтьев, однако точку сброса он не обнаружил и пошёл на запасную. Доложив о своем решении, получил команду с КП дивизии: «Задание выполнять по основной». Пришлось разворачиваться и вновь начинать поиск.

А экипажу Б.С.Высоцкого цель найти удалось, правда, после длительного и настойчивого её поиска. Летели за облаками. Штурман Николай Ильич Яшин ориентировался по звёздам и расчёту времени. По его команде пробились к земле, но костров под самолётом не оказалось. Обозначили себя, покрутились – нигде ни



огонька. Приняли решение идти на Дунай и там определиться. Замысел удался: самолёт вышел прямо на условленный сигнал.

– Штурман, так мы ошиблись?

– Вполне возможно, Боря! Но скорее всего партизаны не смогли вовремя себя обозначить.

После сброса груза решили помочь своей группе, вышли на связь с экипажем Леонтьева, определили его местонахождение и стали давать ракеты. Яшин употребил их десятка два. Убедившись, что Леонтьев сориентировался, взяли курс домой. Всего точка получила 3120 кг боевого имущества.

В район Ветрянске-Паленице (цель № 3) прибыло пять экипажей. Что-то партизанам помешало принять груз, точка себя не обозначила и на все настойчивые призывы лётчиков открыться так и не среагировала. Вся пятёрка вернулась в Калиновку с грузом.

На цель № 4 высота 1521 (26 км юго-западнее Попрада) ушло четыре корабля. Первым с Калиновки взлетел экипаж В.А.Пирожихина. Это был толковый лётчик. Давая ему характеристику, штурман Николай Константинович Богданов писал: «Меня перевели в экипаж Пирожихина – прекрасного, чуткого, душевного человека и перво-классного лётчика. Он был старше меня на девять лет, из ГВФ, с налётом 5800 часов, а у меня всего лишь 220. Виктор Алексеевич мне очень помог в период моего становления, и я его помню и буду помнить всю свою жизнь».

В переписке со мной Богданов описал полёт экипажа в ночь на 23 декабря. Не найдя никаких разночтений с архивными данными, я приведу его рассказ полностью, внося лишь кое-какие правки в стиль изложения.

«Последний поворотный пункт перед целью был город Вац на Дунае, дальше правый разворот и выход в район сброса. Высота полета где-то 4000 – 4500 метров, внизу – облачность до пяти баллов. Местность гористая, и ночью детальную ориентировку вести трудно. Этап очень ответственный.

Весь экипаж напряжён, каждый старается приложить всё своё умение для выполнения конечной цели: командир до градуса и километра в час выдерживает заданный курс и скорость, стрелки в готовности отразить нападение истребителя, а я, насколько это возможно, веду детальную ориентировку.

Самолёт был выведен точно на цель – все увидели не очень яркие три костра треугольником и ракеты. Пошли на снижение до семисот метров (справа, слева, спереди нас горы), сбросили груз, набрали безопасную высоту и уже хотели ложиться на курс домой, но командир совершенно случайно услышал, что другие цели не видят и просят помочь им.

Мы встали в круг и начали давать ракеты и, кроме этого, передавали информацию по радио. Видя наше обозначение, экипажи вышли на точку сброса и задание выполнили. Пирожихин проявил находчивость и мужество, ведь, обозначая цель ракетами, мы привлекали на себя истребителей противника».

Николай Богданов – штурман военной выпечки. Весть о нападении фашистской Германии застала его на первом курсе Харьковского штурманского училища, которое вскоре перевели в Красноярск. Здесь он его и окончил в середине 1943 года и сразу же убыл на переучивание в Челябинск, где прошёл подготовку по профилю штурманской службы АДД.

А потом был ещё один пункт учёбы – Лётный центр в подмосковной Щербинке. Четыре года учебы! Лишь в марте 1944-го попал в боевой авиаполк. Немножко полетал с заместителем командира 1-й эскадрильи, а после того, когда тот за какие-то грехи попал в штрафную роту, вошёл в экипаж Пирожихина. С ним и совершили свой очередной, третий вылет к чехословацким партизанам.

Обозначенным местом сброса воспользовались два командира корабля – В.И.Куликов и М.А.Халиков. А вот экипаж Л.И.Фаддева, находясь еще на достаточно большом расстоянии, ракет Богданова не видел и выходил на точку самостоятельно. Вёл корабль штурман авиаполка Ф.С.Яловой. Ему нужно было проверить молодого штурмана Михаила Кондратьева, ещё не включённого в экипаж. Штатному штурману корабля В.А.Дружинину пришлось «загорать» на земле.

Миновали Герлаховку. Уяснив, что некоторые экипажи, не найдя цели, возвращаются, Фаддев вызвал по СПУ штурмана:

– Товарищ майор, что будем делать?

– Никаких причин для возвращения нет!

– И я так думаю.

Полетели дальше. Добрались до района цели. Горы затянуты сплошной облачностью и лишь наиболее высокие их вершины, как скалистые острова, громоздились тёмными пятнами на белом фоне освещённого луной бескрайнего облачного моря.

Заданным курсом прошли над районом цели, надеясь разглядеть хотя бы отблески от сигнальных костров. Куда там! Ни малейшего намёка. Сделали ещё парочку заходов. По-прежнему – только облака.

– Будем пробивать! – принял решение командир корабля.

Штурман авиаполка молчал: здесь, на корабле, Фаддеев – командир. Уточнив очередной заход на цель, лётчик прибрал обороты моторам и перешёл на планирование. Вокруг – белесая толща облаков. Что за ними впереди? Что под ними ниже? Ничего не оставалось делать, как только ждать, ждать или прояснения, или... столкновения с горой.

Перед глазами только два прибора – высоты и скорости. Оба лётчика не теряют их из поля зрения ни на секунду. Все остальные «сверлят» глазами пространство под самолётом, каждый старается первым заметить землю.

Но никто не отличился – она открылась внезапно и одновременно для всех. Не успел командир корабля посмотреть за борт, как с разных рабочих мест пошли доклады о том, что костры под самолётом. Они действительно были чуть впереди – три долгожданных трепетных огонька. Слово приветствуя самолёт, с земли потянулись ввысь две зелёные ракеты.

Быстрый взгляд на прибор скорости. «Эх, разогнал немного на снижении! Не проскочить бы!». Но Кондратьев был на взводе. Короткая команда на небольшой доворот – и вот уже хлопнули открывающиеся створки бомболюка.

– Парашюты раскрылись, – бойко доложил радист, и тут же последовал, словно выстрел, крик Ялового:

– Гора впереди!

Ещё не успел отзвучать в наушниках голос штурмана, а уже левая рука Фаддеева резко потянула штурвал на себя и вправо, переводя самолёт в энергичный боевой разворот, а правая рука двинула вперёд сектора газа. Когда, развернувшись на 180 градусов, вышли из глубокого крена, стало немного спокойнее. Начали пробивать облака вверх, вдоль горной гряды. А вот и звёзды.

– Штурман, курс!

Всего партизаны на точке в 26 км западнее Попрада получили 3120 кг грузов. Таким образом, из 19 экипажей 15-го авиаполка задание выполнили 12, остальные груз не бросали из-за отсутствия сигналов или ненахождения их.

В эту ночь 34-й авиаполк частью сил бомбардировал железнодорожный узел. Поэтому И.И.Кожемякин определил ему в Чехословакии только две точки, приказав выделить девять кораблей. В.А.Гордиловский вынужден был задействовать все исправные самолёты, однако одной машины не хватило. Проанализировав с инженером все возможности, решили привлечь бомбардировщик Ю.С.Филимонова, который на задание не планировался и был в плане на облёт после ремонта.

Юрий Сергеевич прибыл на аэродром после обеда. Техник доложил:

– Командир, два «горшка» заменены, можно облётывать. В это время у самолёта появился посыльный:

– Товарищ лейтенант, вас по телефону вызывает командир полка.

Филимонов побежал к «грибку», взял трубку.

– Слушай меня внимательно: сейчас к тебе на стоянку подвезут груз, готовь экипаж и самолёт к полёту в Чехословакию. Твой штурман задание уже получил и готовится.

– Но я же не облётал самолёт после замены двух цилиндров

– Опробуешь их на земле, а потом на маршруте.

Экипаж Филимонова покинул Калиновку первым. Используя разрывы в облачности, штурман Яков Маклашевский вывел самолёт на Св. Микулаш, а уже оттуда взял курс на северо-запад. Там, в тридцати километрах находился аэродром Зубарец, по заданию – цель № 5. Через несколько минут вышли на точку сброса, а сигналов нет. Сделали круг, посоветовались и решили, доверяясь расчётам штурмана, груз сбросить.

Всего в район Св. Микулаша ходило четыре экипажа, задание выполнили два, они сбросили партизанам 1440 кг грузов.

Ещё пять кораблей взяли курс на цель № 6 (32 км юго-западнее Попрада). Среди них был экипаж командира корабля А.С.Калошина. Район сброса оказался в сплошной облачности. Пробрить её удалось лишь на восьмистах метрах. Столько нервов и пота взяло это снижение! Но открывшиеся сигнальные костры стали наградой за упорство и риск. Нервное напряжение быстро ушло, и лётчики, проследив за спуском парашютов, взяли курс домой.

Из пяти экипажей задание выполнили четыре, доставив 3120 кг боеприпасов. Н.М. Костенко (штурман И.И.Терентьев) из-за неуверенности в точности сигналов груз не сбрасывал.

Итог работы 4-й авиадивизии таков: на шесть точек ушло 28 экипажей, задание, сбросив 115 ПДМ (14 075 кг), выполнили 18, десять самолётов вернулись с грузом<sup>1</sup>.

Однако в соединении в эту ночь был ещё один итог, трагический. Четыре месяца лётчики летали в Чехословакию без потерь, без особых лётных происшествий. В ночь на 23 декабря они произошли, «украсив» историю авиадивизии целым букетом катастроф, аварий, гибелью людей, увечьями. Личный состав дал точное определение случившемуся – «Варфоломеевская ночь».

Трагедийные события произошли над родным аэродромом. Часть экипажей, выполнившая задание в числе первых, успела сесть, некоторые приземлялись, имея минимальный запас горючего. В критическом положении, например, оказался экипаж Фаддева. Леонид Иванович рассказывал мне:

«Сбросив груз, пошли домой. Стала просматриваться земля, по долинам гнездился туман. Я приказал радисту запросить погоду. До аэродрома оставалось километров сто. Он доложил, что Калиновку закрывает туман и что кто может, пусть идёт на запасной. Мы прикинули: до Проскурова тоже сто километров, связи с ним нет, если падать, то уж лучше дома. Горючего оставалось очень мало, стрелка бензиномера подходила к нулю, но ещё болталась. Я знал, что даже если она остановится, то в баках галлонов сорок остаётся, а это – минут на пятнадцать полёта.

Вышли на Калиновку. Макушка трубы кирпичного завода просматривалась через туман, аэродрома не видно. Ориентируясь по торчащей трубе, построил манёвр захода на посадку и стал пробивать туман вниз.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 12, л. 10.

Он оказался приподнятым. ВПП открылась левее метров на 300 – 400. Ушёл вверх. Сделал второй заход и вышел правее. Пришлось заходить в третий раз.

Стрелка бензиномера уже не стучала в ноль, а прочно заняла крайнее левое положение. Заход был коротким – в любой момент могли остановиться моторы. На этот раз выскочили на полосу, но на повышенной скорости. Убрал газ. Правый лётчик Иван Мартыненко сунул на выпуск закрылки. Машина «вспухла», стремясь снова в туман, я её придавил. С перелётом, но точно на полосу, произвёл посадку и успел затормозить до конца ВПП.

Пока крутил круги над аэродромом, сам закрутился, надо было с полосы сруливать влево, а я дал вправо. Яловой подсказал. Срочно развернувшись на 180 градусов, порулил на стоянку. И тут на то место, где разворачивался, упал Шаманин. Когда заруливали на своё место, сзади пылал костёр».

Так, захватив начало осады аэродрома туманом, садились некоторые экипажи. Другие же попали в более сложную обстановку. Трагедия коснулась двух авиаполков.

Обратимся к документам, которые появились в результате расследования данного происшествия в частях и соединении. Командир 15-го авиаполка донёс Кожемякину:

«В ночь на 23 декабря при выполнении боевого задания по выброске грузов, в тринадцати километрах от аэродрома потерпел катастрофу экипаж командира эскадрильи майора Леонтьева. Четыре человека погибли, Г.Л.Леонтьев и правый лётчик В.В. Ращупкин получили тяжёлые ранения.

Не обнаружив основной цели, экипаж при уходе на запасную получил с КП приказание: «Задание выполнять». Израсходовав на поиск цели два часа, задание выполнил. После пролёта линии фронта запросил погоду. Ему дали: «Ясно, видимость шесть километров».

В 01.00, в момент прихода на аэродром, последний был внезапно закрыт низкой десятибалльной облачностью со снегом в виде изморози и туманом до земли. Экипаж зашёл на посадку ещё при видимости старта, но ушёл на второй круг для исправления захода. Занятый посадкой, команды об уходе на запасной не принял.

При втором заходе лётчик, из-за отсутствия видимости аэродрома, зашёл под углом 90 градусов к старту и, увидев препятствие (ангары), резко ушёл с набором высоты. От большого угла самолёта при резком наборе высоты и при наличии горючего только в задних баках по 35 – 40 галлонов, отказали оба мотора. Экипаж включил фары и, производя посадку в тумане прямо перед собой, попал на лес и потерпел катастрофу. В воздухе пробыл 7 часов 20 минут.

Причины катастрофы: внезапное, непредвиденное закрытие аэродрома туманом, внезапный отказ моторов и отсутствие горючего в подвесном баке. Виновники: метеоусловия, лётчик и штурман, допустившие приход на аэродром без запаса горючего, техник самолета, доложивший о наличии горючего в подвесном баке»<sup>1</sup>.

Дополнительные сведения имеются в показаниях В.С.Циганенко, а также в материалах комиссии по расследованию случившегося:

«Подвесной бак перед вылетом, по-видимому, не был заправлен, а это полтора часа полёта. Узнав о том, что Леонтьев, не найдя основную цель, ушёл на запасную, а также о возвращении Павкина из-за ненахождения цели, командир дивизии Кожемякин приказал мне передать этим экипажам, как сильным, задание выполнять, что я и сделал.

В момент закрытия аэродрома туманом пришёл Леонтьев. Штурман дивизии дал указание направить самолёт в Винницу. Я передал. Леонтьев в это время планировал на посадку и слышать этой команды не мог».

А вот что показал правый лётчик В.В.Ращупкин: «После выполнения боевого задания при отходе от цели я пошёл перекачивать горючее из люкового бака в основные. Прошло несколько минут после включения помпы, но горючего в основных баках не прибавлялось. Решил перекачать механически, но оно так и не пошло. Вывод: бомболюковый бак горючим не был заправлен.

Пробили облачность, но на полосу не попали, увидели впереди себя ангар. Я резко взял штурвал на себя и пошли с набором высоты, правый мотор стал давать перебои и отказал, самолёт резко развернулся вправо. Решили садиться прямо перед собой, шасси были убраны, щитки выпустить не успели, включили обе фары, увидели редкий лес, скорость была 160 км в час.

Срезав несколько деревьев, упали северо-западнее деревни Гуценцы (4 км южнее Янова). Самолёт разрушился и загорелся. Четверо было живых, но так как в результате удара самолёта унтов и краг на нас не оказалось, все сильно обморозились, и, по-моему, стрелок Черевко замёрз. Подобрали нас утром в девять часов»<sup>2</sup>.

Техник звена И.Г.Мирошник засвидетельствовал, что перед вылетом на вопрос, как заряжена машина, техник самолета В.П.Гармота ответил: «Основные баки заряжены до пробки, а в подвесном – 170 галлонов». Это подтвердил и сам Гармота, добавив, что он только назначен на эту должность, самолёт принял 19 декабря, что инженер эскадрильи проверял заправку сам.

В результате катастрофы погибли штурман Дмитрий Кузьмич Уваров, радист Казимир Бруканович Статковский, стрелки Александр Алексеевич Ефремов и Александр Трофимович Черевко. Командир корабля Георгий

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 1, д. 93, л. 3.

<sup>2</sup> Там же.

Леонтьевич Леонтьев получил перелом левого бедра в нижней трети и сотрясение мозга, а у правого летчика Василия Васильевича Рашупкина оказалось переломанным левое предплечье.

Родным и семьям ушли извещения о гибели однополчан. Вот что писал жене и дочери штурмана заместитель командира авиаполка по политической части С.Н.Славников: «Дорогие Тураева Серафима Ивановна и Светлана Уварова! С прискорбием сообщая о гибели при выполнении боевого задания вашего мужа, отца и нашего многоуважаемого и дорогого капитана Уварова Дмитрия Кузьмича. В лице Дмитрия мы потеряли опытного воздушного бойца, который мужественно и храбро боролся за честь и независимость нашей Родины.

За годы Отечественной войны он совершил 220 боевых вылетов, он точно сбрасывал свой бомбовый груз на головы немецко-фашистских людоедов. Личный состав поклялся с ещё большей ненавистью громить врага в его собственной берлоге. За гибель Дмитрия мы будем уничтожать немецких варваров до полного и окончательного разгрома. Смерть немецким оккупантам!»<sup>1</sup>.

Три экипажа, имея запас горючего, ушли на запасные аэродромы и произвели благополучные посадки.

Теперь разберемся, что произошло в 34-м авиаполку. В.А.Гордиловский показал: «В 12.00 майор Иршин из дивизии передал мне о специальном задании на десять самолетов и попросил выслать штурмана полка. Он выехал на вездеходе и вернулся в 15 часов.

Перед вылетом я лично был предупрежден командиром дивизии о том, что во второй половине ночи ожидается десятибалльная облачность. Перед самым вылетом я предупредил каждый экипаж о том, что по боевому маршруту и в районе цели погода будет благоприятной, при ненахождении заданной основной цели груз сбрасывать на одну из запасных пяти точек, которые были известны всем экипажам. Кроме этого я предупредил всех о возможной погоде в районе аэродрома к моменту их возвращения.

Перед вылетом ни я, ни командир дивизии не ограничивали экипажи во времени пребывания в районе цели. В 19.56 – 20.02 командиры кораблей Вагин, Синицин и Костенко сообщили, что цель не обнаружили и возвращаются обратно. Примерно в 20.45 командир дивизии по телефону спросил у меня, как выполняется задание, и когда я сообщил о его невыполнении тремя экипажами, он приказал мне вернуть их, с тем чтобы искали цель и выполнили задание.

Я, правда, хотел объяснить, что возможно позднее возвращение, но не успел, так как командир положил трубку. Прикинув время и учитывая, что они ушли от цели далеко, я решил самолёты обратно не возвращать и никаки распоряжений этим экипажам не давал. Они возвратились, не выполнив задания.

Циркулярно запросил остальных о выполнении задания и приказал возвращаться домой. Через десять минут все самолёты подтвердили получение приказа. До 24.00 все, кроме Шаманина и Власова, сели. Прождав на старте до 00.25 и при отсутствии самолётов на кругу, ушел на КП полка для уточнения об их прибытии и опроса экипажей.

На КП узнал, что Шаманин и Власов ещё не сели. Затем появился на кругу Шаманин. Я вышел на улицу и наблюдал за заходом на посадку. После первой попытки погода резко ухудшилась. Я попытался по основной радиации связаться с Шаманиным, хотел передать об ожидании в воздухе для получения запасного аэродрома, а начальнику штаба приказал запросить КП дивизии об открытых аэродромах. С Шаманиным я, однако, не связался. С КП в 01.00 я получил указание направить самолёты в Винницу. К моменту получения ответа Шаманин произвёл неудачную посадку, а Власову передал на борт идти в Винницу».

Описал предполётную подготовку и свои действия, будучи на командно-диспетчерском пункте и начальник штаба авиаполка Александр Иосифович Бажанов: «Для получения указаний на спецзадание нужно было выслать штурмана полка в штаб дивизии. Из-за отсутствия транспорта штурман с полученной задачей пришёл в полк через три часа.

До взлёта оставалось два часа. Для подготовки времени было явно недостаточно и в назначенное время (16.40 – 17.10) выпустить экипажи на задание командир не смог. Из-за отсутствия транспорта большинство лётного состава шло пешком. Взлёт затянулся до 18.20. Не все самолёты были заправлены и не на все подвезли груз. Взлетали по готовности. Лидер группы на спецзадание вылетел последним.

До цели дошли нормально, все экипажи держали связь. Вследствие слабого обозначения цели и трудностей поиска командир корабля Вагин сообщил по радио, что он цели не нашёл и запросил: «Что делать?». Командир полка позвонил по телефону командиру дивизии, последний приказал: «Искать». Что и было передано. Экипаж цель нашёл, но вместо белой ракеты давалась красная, немецкая, рассеивающего действия. Задание не выполнил. По этой же причине не выполнили ещё два экипажа.

Согласно боевому распоряжению дивизии посадка должна была закончиться в 23.16. Но она затянулась до 01.00. Основная масса села нормально. Два самолёта Шаманина и Власова, особо долго находившиеся над целью, пришли последними. Погода резко ухудшилась.

Когда Шаманин разбился, Власов находился в воздухе. Я лично запросил КП дивизии о запасных аэродромах. Подполковник Матвиенко через 15-20 минут ответил: «Пошлите Власова в Винницу». Передали команду на борт. После этого я вторично позвонил Матвиенко, сказав, что экипаж команду принял.

Через несколько минут Власов сообщил: «Кругом туман». Я передал Матвиенко и запросил его о другом запасном аэродроме. Он пообещал уточнить.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 15-го ап, оп. 195847, д. 3, л. 421.

После этого я запросил у Власова остаток горючего, он ответил: «Уже всё». Связь резко оборвалась. Через 15 – 20 минут с КП дивизии от начальника связи подполковника Осипова сообщили, что самолёты циркулярно направили в Умань. Но направлять туда было уже некого».

Некоторые дополнительные детали прояснил заместитель штурмана авиаполка Егоров: «Последняя машина с лётным составом прибыла на аэродром, когда уже начался взлёт. Проверить подготовку и дать последние указания не удалось. Некоторых штурманов проверил прямо на самолёте, пока прогревались моторы».

О том, что произошло с экипажем Шаманина, говорится в приказе Кожемякина «О тяжёлых лётных происшествиях в дивизии в ночь на 23 декабря 1944 года»: «... Экипаж Шаманина после выполнения специального задания возвратился в район своего аэродрома в 00.45, запросил разрешение на посадку по командной рации и получил его. На этом связь с руководителем полётов прекратилась, возможность правильно зайти на посадку по его командам была не использована».

С этого момента метеообстановка над аэродромом начала резко ухудшаться и после четырёх неудавшихся заходов Шаманин произвёл посадку под углом к полосе в двадцать градусов с большим промазом. На пробеге врезался в самолёт 34-го полка. Самолёт Шаманина сгорел, второй – разбит. Командир корабля Алексей Васильевич Шаманин и летчик Анатолий Андреевич Рычин убиты (сгорели)».

Штурман Владимир Грогорович Наталочкин, кстати, улетевший на задание не в своём родном экипаже, получил лёгкое ранение головы. Он дал такие показания: «В район основной цели пришли в 19.45, но она не обозначалась. Искали сорок минут. Груз сбросили. Из района Трёмбовля радист запросил аэродром о погоде. Она была хорошей. Пришли в Калиновку в 00.31. Погода хорошая. Просматривался старт. Стали заходить на посадку, но промазали. Аэродром стало закрывать. Сделали три попытки с левым кругом, но всё время выходили к «Т» под 20 или 30 градусов, и командир не решался садиться. Аэродром всё больше затягивало туманом. Шаманин принял решение заходить на посадку с правым кругом, надеясь, что третий разворот будет открыт. Сделали три круга. В последний раз, выскочив к «Т» под 20 градусов, решил сесть. Сели нормально. При пробеге врезались в самолет».

Шаманин надеялся сесть, а уходить на запасной аэродром Проскуров или Староконстантинов было нельзя из-за малого количества горючего. Когда шли, я предлагал командиру садиться в Проскурове, имея в виду малый запас горючего. Он спросил: «Сколько осталось до аэродрома?». Я ответил, что осталось 15 минут. «Сядем дома», – решил он»<sup>1</sup>.

А что произошло с экипажем М.А.Власова? Ответ на этот вопрос дан в том же приказе по авиадивизии: «...Благополучно возвратившись в район своего аэродрома, застал его закрытым. По радио с КП получил приказ произвести посадку на аэродроме Винница, где к этому времени тумана не было, но командир 27-го гвардейского полка Дедов-Дзедушинский несколько раз угонял на второй круг, не разрешая посадку по причине того, что экипаж не держал связь по командной рации».

После нескольких уходов на второй круг аэродром Винница тоже закрыло туманом. Власов, видя, что аэродром закрыт и горючее кончается (6 часов 20 минут в воздухе), дал команду покинуть самолёт, но её выполнили не все, покинули только два стрелка и радист, которые приземлились в районе аэродрома.

Вместо того чтобы в данных условиях покинуть самолёт всему экипажу, Власов начал производить посадку вне аэродрома в тумане. При пробеге самолёт ударился об отдельные деревья и разбился».

Приземлились в районе села Слобода Дашковская (16 км северо-западнее Винницы). Михаил Алексеевич Власов получил сотрясение мозга, осколочный перелом нижней челюсти и альвеолярного отростка нижней челюсти, ушибы грудной клетки. Правый лётчик, штурман и стрелок получили значительные ранения. В этот же день штурман Евгений Степанович Зимин скончался.

Самолёт покинули трое: стрелки А.С.Измайлов, Н.П.Пешков и радист И.А.Комаров. Иван Алексеевич в докладной писал: «Я состою старшим стрелком-радистом в экипаже Лысова. Командир эскадрильи Колясников перебросил меня в другой экипаж... В район цели пришли по расчёту времени и не могли обнаружить сигналы около 1,5 часа. В конце концов увидели огонь. Должно было быть пять костров в виде многоугольника и белая ракета, но огней было пять буквой «Г», а белой ракеты не было».

Штурман принял сигнал за цель и груз сбросил... Пройдя линию фронта, получили с земли циркулярную радиограмму: «В районе аэродрома ясно, видимость пять километров». Запросили посадку и получили разрешение. Зашли не по «Т», пошли на второй. Потом ещё. Я слушал землю. Нам дали посадку в Виннице и спросили, сколько горючего. Ответили, что есть».

В Виннице мы пытались садиться раза три или четыре, но ввиду того, что заходили не по «Т», уходили на круги. С аэродрома всё время давали ракету обозначения. Когда я сообщил земле, что горючее всё кончилось, последовала команда Власова прыгать. Приземлился нормально. Командир сделал ещё круг и ушёл на юг».

Разобравшись с полковыми делами этой «Варфоломеевской ночи», обратимся к показаниям руководителя полётами. Им был заместитель командира 13-го авиаполка Е.К.Гудимов. Его авиаполк в эту ночь бомбардировал Дер. Ефим Карпович показал: «Всего выпущено 63 самолета. Первый сел в 22,35. К 00.30 сели 52 самолета. Я позвонил на КП дивизии и проинформировал об ухудшении погоды. Ответили, что принимают меры. В 00.45 появился самолёт. Проходя через старт, запросил по командной о слышимости и разрешение».

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 1, д. 93, л.47, 55.

на посадку. Я разрешил. Делая левый круг между вторым и третьим разворотами, попал в облачность, но к третьему развороту из облачности вышел. После третьего ему включили прожектора. С борта передали: «Ветер боковой, сносит вправо, четвёртый делаю раньше».

Четвёртый сделал с опозданием и вышел к «Т» под 30 градусов. Ушёл на второй круг и при трёхкратных попытках сесть не сел. Погода ухудшилась. После неудачной попытки сесть с правым разворотом ушёл от аэродрома с курсом 300 градусов, и я его не видел. После этого подошёл на низкой высоте из-за ангаров через стоянку 13-го полка к полосе под углом 50 градусов. Приземлился за полосой, пробежал 120-150 метров.

Появился второй. На аэродром прибыл командир дивизии и приказал передать по радио: «Посадку производить в Виннице». Я передал».

А как разворачивались события на командном пункте авиадивизии? Весь руководящий состав соединения, за исключением С.З.Усачёва, после взлёта экипажей находился на месте. Начальник штаба был в Виннице, его обязанности исполнял начальник оперативного отдела А.И.Иршин. Командир дивизии И.И.Кожемякин куда-то отлучился. Это видно из показаний штурмана соединения А.И.Матвиенко:

«Когда стали поступать сообщения от экипажей о выполнении задания, я узнал, что некоторые (Леонтьев, Павкин и др.), не найдя цели, возвращаются и что командир дивизии отдал приказ командирам полков возвращать самолёты на цели. Имея в виду, что это приведёт к излишнему расходу горючего, я решил уточнить у Кожемякина. Последний подтвердил.

После катастрофы Шаманина в 01.05 на КП позвонил Гудимов и сказал, что аэродром закрыт. Я ответил, что доложу командиру, и дал задание метеорологу выяснить аэродромы с хорошей погодой. Командира дивизии в кабинете и на КП не было, а также не было заместителя командира Скворцова (спал в оперативном отделе). Я сам передал приказание в полки сажать самолёты в Виннице и позвонил в корпус Усачёву, чтобы уточнить. В это время прибыл командир дивизии и сам стал командовать»<sup>1</sup>.

Теперь общий итог всех неприятностей. Он подведён в приказе по авиадивизии: «При возвращении с боевого задания в ночь на 23 декабря в районе Калиновки по причине неожиданного закрытия аэродрома туманом и недостатка горючего для ухода на запасной произошло две катастрофы и одна авария. В районе Первомайска и Гайерок по причине потери ориентировки произошли одна авария и одна поломка. Семь человек погибло, девять ранено и потеряно пять боевых самолетов».

К этому необходимо добавить, что не вернулся после бомбардирования железнодорожного узла Дер экипаж командира эскадрильи 13-го авиаполка Героя Советского Союза И.А.Лазарева. На эту должность Ивана Александровича назначили буквально накануне. Позже, уже после войны, в авиаполк вернулись штурман Семён Михайлович Нечушкин, радист Павел Леонтьевич Рудьев и стрелок Владимир Боградович Тиробян. Как было установлено, самолёт сбита зенитная артиллерия. Командир корабля Лазарев погиб.

В этом же приказе командир авиадивизии определил и причины трагедии:

«1. Командиры полков не проявляют требовательности к экипажам о недопустимости прекращения связи с землей по основной рации и по командной в районе аэродрома. В данном случае командиры полков не управляли самолётами в районе посадки, так как связь с ними была потеряна. Гордиловский, не посадив своих двух самолётов, уехал со старта.

2. Недисциплинированность экипажей, приведшая к длительному пребыванию в районе цели без учёта расхода горючего.

3. Начальник метеослужбы дивизии Филичкин не организовал работу так, чтобы во время боевого вылета вёлся непрерывный учёт погоды на своём и запасном аэродромах.

4. Виновник аварии Власова командир 27-го полка Дедов-Дзедушинский, который не дал возможности экипажу произвести посадку на аэродроме Винница».

Расследованием происшествий в ночь на 23 декабря занималась прокуратура АДД. Вполне естественно, её выводы не ограничились только полковым уровнем: «Плохая работа метеослужбы дивизии. Недопустимо длительное пребывание самолётов в районе цели. В этом повинен командир дивизии, который приказал командирам полков возвращать невыполнивших задания (Леонтьев, Вагин, Синицин, Костенко, Павкин), заставил их искать цель без учёта времени нахождения экипажей в районе цели и местонахождения их на обратном маршруте. Плохая организация боевого вылета и недостаточное управление самолётами в воздухе. Во время боевого вылета на КП дивизии отсутствовали ответственные командиры, которые должны были управлять. Командир дивизии находился в своём кабинете, заместитель по лётной части спал в оперативном отделе, а Иршин, оставленный за начальника штаба, находился в своём кабинете и занимался подсчётом сброшенного груза.

Когда аэродром Калиновка закрыло туманом, Гордиловский позвонил на КП и спросил, куда направлять самолёты, ответ последовал только через 20 – 25 минут, так как на КП дивизии находился только штурман Матвиенко, который не был в состоянии тут же дать исчерпывающий ответ и в течение 20 – 25 минут наводил по этому вопросу справки»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 1, д. 93, л. 94.

<sup>2</sup> Там же, л. 109

Такой заключительный вердикт вынес прокурор АДД. Что и говорить, нарушения, вскрытые административным и прокурорским расследованиями, оказались серьезными. Основные виновники были наказаны. «Пряники» раздал командир авиакорпуса своим приказом от 8 января 1945 года: начальнику штаба авиадивизии Усачёву, командиру 34-го авиаполка Гордиловскому и начальнику метеослужбы авиакорпуса Швыркову – выговор; дежурному штурману на КП, штурману эскадрильи Евстафьеву – десять суток ареста. Меру наказания командиру авиадивизии должен был определить командующий 18-й воздушной армией<sup>1</sup>.

Какие же нарушения наставлений и инструкций привели к таким серьезным лётным происшествиям? Боевое распоряжение в авиаполку поступило с опозданием; из-за недостатка времени подготовка экипажей была сомкнана; контроль готовности не проводился; связь КП дивизии с самолётами носила неустойчивый характер; данных о погоде на запасных аэродромах не было.

Сами эти нарушения, даже во всей своей совокупности, могли и не привести к столь значительным последствиям, если бы на них не наложился непродуманный приказ командира дивизии. И.И.Кожемякин, не зная местонахождения самолётов, не рассчитав со своими заместителями времени, расстояния и запаса горючего и не уточнив фактического состояния метеословий, приказал командирам кораблей «вернуться к выполнению заданий».

Это привело к тому, что отдельные экипажи находились в районе цели до двух часов тридцати минут, а всего в воздухе – более восьми часов и вернулись на свой аэродром, не имея достаточного запаса горючего. Когда же за 45 – 50 минут до их прихода Калиновку закрыл туман, команда на уход на запасные аэродромы была дана только после первой катастрофы.

В ночь на 23 декабря в интересах Чехословакии работал и 5-й авиакорпус. Задание получила 54-я авиадивизия: с подскока Жешув девятью самолётами доставить груз на две точки в районе Брезно.

До линии фронта и за ней стояла ясная погода, затем облачность уплотнилась до десятибалльной с нижней кромкой в 600 – 800 метров. Большинство экипажей вернулось на свои аэродромы, задание выполнили только два.

...Командир корабля 340-го авиаполка Степан Фёдорович Капиус, выходец из ГВФ. Большую часть войны, прежде чем сесть за штурвал Ли-2, летал на лёгких типах самолётов, выполнив 510 оперативных и специальных заданий. Опыт у двадцатисемилетнего авиатора был громадный. Его экипаж в октябре совершил шесть боевых вылетов на «Три дуба». Все без каких-либо серьезных происшествий. После того, как повстанцы потеряли подконтрольную им территорию, летать в Чехословакию не приходилось. И вот задание: на цель № 2 доставить одну тонну боеприпасов. Это в пятнадцати километрах севернее Брезно.

Весь полёт проходил в сплошной облачности, однако экипаж упорно шёл вперёд. После Попрада появились первые признаки улучшения погоды, штурман Александр Наливкин дал лётчикам поправку на курс.

До цели оставалось минут двадцать, когда правый лётчик Виктор Иванов заметил, что обрезает правый мотор. Доложил командиру. Капиус сбавил обороты винта до 800 и решил задание выполнить, так как хотя самолёт и начал терять высоту, но «заболевший» мотор был все же в работе. А погода тем временем совсем пошла на поправку, небо очистилось от туч, видимость – прекрасная.

На условленный сигнал, который уже горел, зашли с ходу. Груз (1000 кг) бросали штурман, борттехник и радист, лётчики же старались выдерживать машину по курсу и высоте. До своего аэродрома добрались благополучно.

Второй экипаж, выполнивший задание, принадлежал 29-му авиаполку (командир корабля С.И.Паков). Его родной самолёт стоял на ремонте, командир авиаполка определил экипажу машину Б.А.Ермакова под номером тринадцать. Больше всех ворчал борттехник Анатолий Гвоздев: как-никак, а на своём Ли-2 он знал каждую заклёпку, каждый агрегат, а тут – кот в мешке, да ещё с суеверным номером.

Штурману Игорю Волкову предстояло вывести самолёт на точку, что от Брезно в двадцати километрах на северо-запад. Высокая десятибалльная облачность не дала возможности использовать Герлаховку. Шёл по расчёту времени, а после Попрада, когда появились разрывы, стал использовать и наземные ориентиры. По ним же определил и точку сброса, однако условленного сигнала партизаны не выложили.

Решили «походить». Тридцать пять минут кружились над точкой, тревожа сон горных вершин, но земля признаков жизни всё не подавала. Уже собрались уходить, когда, наконец, зажглись долгожданные огни. От груза (1960) освободились в два захода. Кроме командира корабля, трудились все. Сбросить в считанные минуты почти две тонны – это не шутка. В пилотскую кабину вернулись изрядно вспотевшими.

По еле уловимым бликам, которые пробивались через толщу облаков, определили линию фронта. На земле шёл бой. Паков посмотрел на высотомер, стрелка застыла на отметке 2700 метров.

– Штурман, где мы находимся?

– На траверзе Грибув. Ой-й!

Крик, завершивший фразу штурмана, совпал с треском в кабине. Сергей Паков вспоминает: «И вдруг что-то ударило снизу по фюзеляжу самолёта и в мою спину. Что-то посыпалось, по-видимому, стёкла и какие-то осколки. На приборной панели появились дыры, значительная часть приборов оказалась разбитой, в кабине загорелся правый борт, резко запахло горелой краской и ватой, самолёт усиленно затягивало в пикирование.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп. 1, д. 49, л. 8.

С большим усилием вместе с правым лётчиком тяну штурвал на себя, пикирование значительно уменьшилось. «Туши огонь!» – кричу Савинову. Бросив управление, он руками сбил огонь на своём правом борту. Техник Гвоздев быстро осмотрел внутри весь фюзеляж. Стрелок Утрясов в своей турельной установке внимательно наблюдал за воздухом. Постепенно выровняли самолёт, снижение прекратилось. Продолжаю с усилием держать штурвал на себя.

Под сиденьем штурмана пробило борт самолёта, образовалась большая дыра, осколками искорежило часть приборной доски, легко в ягодицу ранило штурмана, где-то повредило управление самолётом. Бронированные плиты, установленные сзади лётчиков, надёжно защитили наши спины. К счастью, радиостанция оказалась целой. Радист передал радиограмму: «Самолёт повреждён, ранен штурман, обеспечьте посадку».

Управление самолётом затруднилось, он постоянно опускал нос и кренился. Стараясь не делать резких движений рулями, продолжали лететь к дому. Зажав рану рукой и преодолевая боль, штурман вёл ориентировку и давал необходимые поправки в курс».

Снаряд разорвался в кабине и нанёс многочисленные повреждения: перебиты троса управления триммерами, элеронами, руль глубины и трос управления Р-2, разбит автопилот, вышли из строя оба горизонта, РПК, бензочасы, указатель поворота и скольжения, проводка к динамо, повреждён энергонный стартер на правом моторе и левый аккумулятор. Вдобавок ко всему в кабине погас свет.

Вот с такими многочисленными повреждениями лётчикам предстояло добраться до своего аэродрома и сесть. Ситуация оказалась сложной. Разбитые приборы время от времени порождали тревожные вопросы: хватит ли бензина, как работают моторы, какой их температурный режим?

Борттехник анализировал их работу на слух. Кроме этого, он, высывая то в правое, то в левое окно кабины переносную лампу, просматривал плоскости и моторы – нет ли пробоин, не течёт ли масло или бензин. А лётчики, используя только уцелевшие прибор скорости и вариометр, продолжали вести Ли-2 к аэродрому. Радист Егор Сиваков помогал штурману пеленгами.

И вновь слово командиру корабля: «Вот и аэродром. Тревожила мысль: как будем садиться, не пробиты ли колёса, как поведёт себя самолёт при заходе на посадку? Осторожно снизились до высоты круга, но посадку с первого захода произвести не удалось, при уменьшении мощности моторам самолёт резко опускал нос. На втором заходе, выполнив четвёртый разворот, дольше обычного, на увеличенной скорости, плавно снижаясь, удалось приземлить наш Ли-2 в лучах прожектора в начале полосы. Пробежав её всю, самолёт остановился возле домов расположенной на краю аэродрома деревни.

Зарулил на стоянку, выключил моторы и с большим усилием спустился на землю. Санитарная машина увезла штурмана в лазарет, а я направился на КП докладывать о выполнении задания».

Представляя Сергея Пакова к ордену Отечественной войны первой степени, командир авиаполка писал: «Паков продолжал полёт на разбитом самолёте с повреждённым управлением. Только благодаря отличной технике пилотирования, хладнокровию и лётному мастерству отважный лётчик сумел посадить самолёт на свой аэродром, спас жизнь экипажу и боевую машину»<sup>1</sup>.

Четыре экипажа по метеоусловиям задание не выполнили, груз привезли обратно. Один из них из 29-го авиаполка (командир корабля Н.И.Савкин). На обратном маршруте подвергся нападению истребителя. Встреча произошла за линией фронта, в чистом, безоблачном просторе. В этом районе нападения никто не ожидал. Хорошо, что Фёдор Гнатенко был начеку, вовремя заметил пирата и сумел быстро подготовиться к бою.

Не имея возможности уйти в облачность, Николай Савкин манёвром самолёта обеспечивал удобную позицию для отражения атаки. Фашист сделал две попытки. Оба раза Гнатенко огнём своего оружия перекрывал истребителю подступы к Ли-2. Пушечные очереди с большой дистанции вреда бомбардировщику не принесли. Не рискуя углубляться далеко за линию фронта, немецкий лётчик прекратил наскоки и растворился в чернильной темноте ночи.

Ещё четыре экипажа на свой аэродром не вернулись. Свою «Варфоломеевскую ночь» пережил и 5-й авиакорпус. В ходе Зволенской операции были дни, когда 54-я авиадивизия теряла по два экипажа, но сразу четыре, да еще с одного 29-го авиаполка – такого ещё не было.

В 19.40 стартовал экипаж заместителя командира эскадрильи Б.В.Анисимова. Помимо основной задачи по доставке груза партизанам, надо было попутно произвести разведку погоды, дать провозной молодому командиру корабля Н.Я.Следину.

Линию фронта пересекли на высоте 2700 метров, донесли о том, что прошли Новы-Сонч. Последняя радиограмма с борта самолёта поступила в 23.20: «Ясно, видимость шесть километров». Больше радист на связь не выходил.

В 22.00 взлетел и взял курс на запад экипаж командира корабля П.Г.Долгополова. Через 45 минут с борта самолёта поступила радиограмма с докладом о пролёте линии фронта. На этом связь прекратилась, о выполнении задания командир корабля не донёс, на свой аэродром не вернулся.

Через минуту после Долгополова стартовал экипаж В.В.Рязанова. После взлёта радист ни разу на связь не вышел.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 4-го ак, оп.2, д. 23, л. 19.



Через четыре минуты после Рязанова в ночное небо поднял свой самолёт командир корабля Д.Н.Смольников. Вылет экипажа затянулся надолго. Вначале самолёт загрузили боеприпасами, затем разгрузили. Повторили эту операцию еще раз. В конце концов, штурмана вызвали в штаб, дали точку сброса десантной группы в районе города Апова (близ Братиславы). Когда штурман Дёмин вернулся на самолёт, пятнадцать парашютистов уже сидели в салоне. С Жешува вылетели последними. На связь экипаж вышел один раз, доложив, что прошёл линию фронта. На свой аэродром не вернулся.

Обстановка на командном пункте авиаполка к часу ночи стала тревожной: четыре экипажа вот уже три часа не выходят на связь. Командир авиаполка Николай Афонин, штурман Павел Стёпин, начальник штаба Роман Андреев поочередно «отбивались» от звонков с КП авиадивизии и авиакорпуса. Вскоре к ним присоединились инженер Максим Попков и замполит Хачатур Петросянц.

Начали возвращаться первые экипажи, не выполнившие задание. Некоторые из них доложили, что в районе Ясло видели два горящих в воздухе самолёта. И больше ничего. Ждали до утра. Весь день теплилась надежда, что, может быть, кто-либо сообщит о себе с места вынужденной посадки, но никаких известий ни от одного экипажа так и не поступило.

Потянулись дни ожидания. После Нового года штаб оформил извещения родным. Двадцать шесть бумажек с сообщением о том, что такой-то пропал без вести, ожидали положенного месячного срока. За сутки до его истечения появилась первая информация.

21 января в авиаполк прибыл борттехник из экипажа Анисимова Николай Архипович Ситников. Он показал, что километрах в двадцати от линии фронта на высоте 2700 метров на Ли-2 внезапно напал истребитель. Его единственная очередь оказалась прицельной – бомбардировщик загорелся. Ситников доложил, что из самолёта выпрыгнул он и штурман Христовой, стрелок Гуров убит во время атаки, а остальные члены экипажа выпрыгнуть не успели. После приземления борттехник скрывался в лесу, в пятнадцати километрах западнее Новы-Сонча. Вскоре в этом районе встретил польских партизан и в их отряде дождался прихода частей Красной Армии.

Ситников нашёл место падения самолёта, точно опознал труп Анисимова и предположительно Следина. Радист Доронин и стрелок, вероятно, сгорели. О штурмане Христовом борттехник ничего не знал. Вскоре выяснилось, что его сведения оказались неверными.

Возвращение Ситникова в авиаполк подсказало опытному начальнику штаба Андрееву – пусть извещения родным ещё полежат. И правильно поступил – через две недели вернулись Николай Яковлевич Следин, Александр Антонович Гуров и Александр Дмитриевич Доронин. А вскоре в полк прибыл и Леонид Петрович Христовой.

Третий раз за войну Леонид Христовой покидал горящую машину. Дважды пользовался парашютом и Александр Гуров. Причём один раз, выполняя 15 июля 1944 года задание в составе экипажа командира корабля И.Н.Островского, сделали это вместе.

Из докладов вернувшихся окончательно стало ясно, что Борис Владимирович Анисимов погиб. Польские партизаны похоронили командира корабля в двадцати километрах западнее города Тарнув на южной окраине леса»<sup>1</sup>.

23 января в авиаполк вернулся командир корабля Пётр Григорьевич Долгополов. После пролёта линии фронта в 23.00 на высоте 3150 метров его Ли-2 атаковал истребитель «Me-110». Загорелись левые баки. Приказав экипажу покинуть борт, сам выбросился через астролук. Через несколько секунд самолёт взорвался. Немецкий лётчик пытался обстрелять Долгополова, но он скольжением ускорил спуск парашюта.

После приземления встретил местного жителя, который приютил лётчика и дал ему гражданскую одежду. Останки самолёта упали в районе деревни Ивково, что в двадцати трёх километрах севернее Новы-Сонча. На третий день после приземления встретился с воздушным стрелком А.Е.Парфёновым, который скрывался у другого поляка в той же деревне.

По сведениям польских партизан четыре человека из экипажа погибли, они их сами похоронили. Партизаны также сообщили, что в эту же ночь немцы сбили ещё один Ли-2. Самолёт упал в тринадцати километрах северо-восточнее Ивково. Из тринадцати пассажиров девять погибли, а один, тяжело раненый, после приземления застрелился. Трое оставшихся в живых ушли в направлении Кельце.

Через четыре дня поляк, у которого квартировал Долгополов, принёс немецкую краковскую газету. На одной из её страниц красовался некий полковник Рудольф, сбивший в ночь на 23 декабря два советских транспортных самолёта. Он уже успел получить награду – Дубовые листья с бриллиантами.

18 января Красная Армия освободила Ивково, Долгополов и Парфёнов получили возможность вернуться в авиаполк.

Таким образом, из экипажа Долгополова погибли штурман Николай Сергеевич Кирсанов, борттехник Василий Фролович Тихонов, лётчик Дмитрий Сергеевич Стёпин и радист Владимир Александрович Домрачев.

24 января в авиаполк вернулся командир корабля Дмитрий Николаевич Смольников. Из его показаний стало известно, что произошло с экипажем. В районе Тарнув на высоте 2800 метров на Ли-2 напал «Me-109». С первой же атаки на бомбардировщике загорелись бензобаки левой плоскости, оказалось перебитым управление. По команде Смольникова в астролук выпрыгнули штурман Николай Дёмин, лётчик Влади-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп.7106, д. 1, л. 97.

мир Кандочигов и он сам, а также трое пассажиров. Вскоре самолёт взорвался в воздухе. Остальные члены экипажа и пассажиры, по его предположению, погибли. Приземлился в деревне Шурово (25 км северо-западнее Тарнув) и вскоре встретил троих парашютистов из десантной группы. Вместе нашли отряд польских партизан и от них узнали, что штурман корабля пленён немцами. При пожаре на самолёте Смольников получил ожоги лица и рук второй степени. После освобождения Тарнува частями Красной Армии вернулся в авиаполк.

Партизаны оказались правы – Дёмин попал в плен. В письме ко мне он рассказал о том, что произошло с ним в ту ночь и как разворачивались события в дальнейшем. С Жешува взлетели при ясной погоде, набрали 2800 метров и под луной легли на курс. После прохода линии фронта штурман вышел к пассажирам, проинформировал о полёте. Не успел сесть на рабочее место, как раздался треск и начался пожар. Получив команду покинуть самолёт, бросился к двери, чтобы передать приказ стрелку и пассажирам. Однако открыть ее, заклинённую после разрыва снаряда, не удалось. Командир корабля и лётчик уже покинули бомбардировщик. Пламя охватило всю кабину и воздушным потоком вытягивалось в открытый астролук. Понимая, что через салон пути нет, Дёмин, обжигая лицо и руки, полез прямо в бушующий поток огня.

Отделился от самолёта удачно, обгоревшей рукой нащупал кольцо и раскрыл парашют. Осмотрелся. Кроме падающих обломков взорвавшейся машины ничего больше не заметил. Приземлился без шлема и одного унта прямо в расположение укрепрайона, недалеко от берега Вислы. Немцы – тут как тут. Затащили в землянку и сразу же начали лечить: засыпали ожоги на лице и кистях рук порошком стрептоцида, забинтовали. После этого на машине отправили в Краков, в лагерь для военнопленных.

Лечил земляк, кировчанин Александр Петрович Юркин. В связи с наступлением Красной Армии пришлось несколько раз менять лагерное место жительства. От марганцевых примочек и мазей раны постепенно затягивались, но появились новые проблемы – воспаление подпочечных лоханок, и как следствие, отёк ног и рук. Так в борьбе с болезнями, будучи в плену, Николай Дёмин дождался дня Победы.

Судьба лётчика Владимира Ильича Кодочигова так и не прояснилась, пропал без вести. Остальные члены экипажа – борттехник Евгений Андреевич Ларин, радист Василий Васильевич Негодяев и стрелок Василий Прокопьевич Зубков погибли.

Что касается экипажа В.В.Рязанова, то из его состава до конца войны никто так и не вернулся. Шесть человек пропали без вести: командир корабля Рязанов Владимир Владимирович, штурман Калякулин Илья Петрович, лётчик Гаврилов Владимир Константинович, борттехник Буробин Николай Ефимович, радист Кормилычиков Иван Ефимович, стрелок Шумаков Дмитрий Павлович.

Всего в авиаполку осталась невыясненной судьба семи человек. С учетом того, что после окончания Великой Отечественной войны прошло уже более шестидесяти лет, можно смело сказать, что все они в ту трагическую для полка ночь или погибли, или пропали без вести.

Таким образом, «Варфоломеевская ночь» 5-го авиакорпуса унесла жизнь пятнадцати авиаторов, соединение потеряло четыре самолёта. Это много. А если учесть, что все эти потери относятся к одному авиаполку, то можно сказать, что это слишком много.

Всего же чехословацкая трасса за одну ночь взяла двадцать три жизни личного состава АДД, было потеряно девять боевых машин. Ночь на 23 декабря 1944 года воистину стала «Варфоломеевской» не только для каждого авиакорпуса в отдельности, но и для всей авиации дальнего действия.

### 3. Крылья помощи крепнут

Боевая работа 5-го авиакорпуса в ночь на 23 декабря со столь неприятными последствиями в его истории оказалась последней. Дело в том, что к этому времени в авиации дальнего действия завершился почти месячный реорганизационный период. Его суть заключалась в следующем.

Успешные боевые действия Красной Армии против фашистской Германии во второй половине 1944 года неумолимо приближали конец третьего рейха. Война шла к завершению, фронт борьбы с противником сузился, значительно сократилась глубина захваченных им территорий. В таких условиях необходимость в подчинении АДД непосредственно Ставке Верховного Главнокомандования практически отпала.

27 ноября ГКО принял следующее постановление: «Признать необходимость слияния АДД с ВВС с тем, чтобы командующий АДД Голованов был заместителем командующего ВВС по Дальней авиации. Поручить комиссии в составе т.т. Маленкова (председатель), Новикова и Голованова (с заменой тов. Скрипко) выработать и представить в ГКО проект оформленного изложенного в первом пункте решения. Гражданскую авиацию выделить в самостоятельную организацию»<sup>1</sup>.

Комиссия такую работу проделала. В результате появилось еще одно постановление ГКО от 6 декабря «О мероприятиях по слиянию АДД с ВВС». Оно предусматривало: «Сформировать 18-ю воздушную армию ВВС КА в составе четырёх бомбардировочных авиационных корпусов на действующем фронте и одного вновь сформированного авиационного корпуса на Дальнем Востоке. На формирование управления 18-й воздушной

<sup>1</sup> РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, д. 335, л. 194.

армии обратить управление АДД. Командующим 18-й воздушной армией назначить А.Е. Голованова, утвердить его одновременно заместителем командующего ВВС и членом Военного совета Красной Армии. Назначить: первым заместителем – Скрипко, заместителем – Буянского, начальником штаба – Перминова, главным инженером – Маркова, заместителем по тылу – Власова».

На основе постановления ГКО Голованов издал приказ № 001 от 22 декабря. В соответствии с ним корпусная система в армии сохранилась, но число авиакорпусов уменьшилось с восьми до четырёх (на действующем фронте). Базой их формирования стали гвардейские соединения. 4-й авиакорпус по сути дела остался, только в его состав влились 53-я и 54-я авиадивизии 5-го авиакорпуса, управление которого было расформировано.

Слиянию этих двух соединений АДД во многом способствовало решение единых боевых задач – оказание помощи силам сопротивления Чехословакии.

Вхождение 18-й воздушной армии в ВВС страны потребовало внести изменения в нумерацию её гвардейских соединений и частей. Так, 4-я авиадивизия стала 14-й (с 1 января 1945 года), а её 13-й и 34-й авиаполки соответственно 229-м и 250-м (с 26 декабря). 53-я и 54-я авиадивизии свою нумерацию сохранили, а 23-й гвардейский авиаполк стал 239-м (с 26 декабря).

Таким образом, в результате реорганизации АДД работу по оказанию помощи чехословацким партизанам с 23 декабря продолжило фактически прежними силами одно соединение 18-й воздушной армии – 4-й гвардейский Гомельский авиакорпус четырёхдивизионного состава.

Собрав в единый кулак тринадцать авиаполков, командование авиакорпуса получило возможность решать боевые задачи, в том числе и по оказанию помощи Чехословакии, более оперативно и, следовательно, с большим эффектом. Крылья авиационной помощи этой стране еще больше окрепли.

Несмотря на большие потери, понесённые накануне, уже на следующий день авиакорпус получил из штаба 18-й ва боевую задачу: «В ночь на 24 декабря тридцатью самолётами сбрасывать груз в Словакию, выделив по шесть самолётов на цели: № 1 – высота 1042, № 2 – высота 1133, № 3 – высота 1521, № 4 – аэродром Зуберец, № 5 – высота 1480. Запасные цели взаимно друг для друга. Выделить разведчика погоды»<sup>1</sup>.

Назначенные экипажи подготовились к полёту, выехали на аэродром, прождали несколько часов, но непогода так и не позволила им подняться в воздух.

В последующие дни из Москвы начальник штаба воздушной армии генерал Н.В.Перминов ежедневно присылал шифровки: «Командующий воздушной армией приказал: при наличии погоды тридцатью самолётами выполнять спецзадание в интересах Чехословакии по старой задаче от 23 декабря. Сигналы всех точек сброса без изменений»<sup>2</sup>.

Целую неделю всё повторялось: поступала задача, экипажи готовились, высылался разведчик погоды, давал информацию, по которой командир авиакорпуса принимал решение – отбой.

Лишь в ночь на 29 декабря синоптики дали прогноз, позволяющий выполнить самые неотложные задачи в интересах Военного совета 1-го Украинского фронта, разведотделов 4-го Украинского фронта и НКГБ Украины. К выполнению задания Г.С.Счётчиков привлёк 16 самолетов обоих соединений, вооружённых самолётами Ли-2.

И вновь, уже в который раз, непогода свела усилия сотен людей до минимума. До линии фронта группа шла при ясном небе, затем потянулась облачность, которая быстро уплотнилась до десяти баллов. Поиск целей затруднился. Израсходовав дозволенный запас горючего и получив команду на возврат, многие экипажи стали уходить домой с грузом. Задание выполнили только четыре.

Непосредственно на партизан работало десять экипажей, задание выполнили два, доставив в район горы Бенюшка (11 км северо-восточнее Брезно) 2750 кг (150 автоматов и 80 полушубков). Среди выполнивших был командир корабля С.П.Ильин. Вместо экипажного штурмана Б.И.Королькова в полёт ушёл В.И.Назаров.

Когда после пролёта линии фронта пошла редкая облачность, подняли высоту. Не успел Степан Ильин предупредить экипаж о бдительности, как штурман закричал:

– Истребитель!

«Ме-110» заходил спереди. Пока лётчики искали его в небесном просторе, он успел дать две очереди. Они прошли мимо. Ильин увёл Ли-2 в сторону, но это не помогло – пират произвёл ещё одну атаку. На этот раз он сумел поразить левое крыло. Двадцать минут, меняя курс, Ильин увёртывался от атак истребителя пока, наконец, не достиг более плотной облачности. Воспользовавшись ею, оторвались от преследователя. Успокоились, подсчитали потерю времени и горючего. Борттехник доложил, что бензина должно хватить. Решили полёт продолжить. Пока лётчики, уходя от истребителя, плели заячьи петли, штурман всё время фиксировал их броски и поэтому очень быстро восстановил ориентировку. В район цели вышли на высоте 1300 метров. В разрывах облачности удалось заметить три костра в линию.

– Наша точка?

– Наша! – уверенно подтвердил Назаров.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 13, л. 6.

<sup>2</sup> Там же, д. 15, л. 1.

– Готовьтесь к выброске!

На месте остался командир корабля и правый летчик Н.И.Курганов. Мешки были тяжёлые, поэтому распределились по парам и бросали в обе двери. Назаров работал в паре с борттехником, не снимая своей штурманской сумки. Она болталась на переброшенном через плечо ремне и всё время мешала. И надо же было такому случиться – фал третьего мешка через ремень сумки по ошибке зацепили за трос, и сброшенный груз потащил Назарова за собой. Еще не сообразив, в чём дело, он упёрся руками и ногами за отбортовку дверного проёма.

Под тяжестью груза ремень оборвался, сумка скользнула вниз, натянулся и ослаб фал. Назаров с разбросанными руками и ногами стоял над пропастью, не веря в то, что остался в самолёте. Всё произошло настолько быстро, что борттехник даже не успел среагировать. Поняв, что случилось, он попытался оттащить Назарова от двери, но тот держался мёртвой хваткой. Лишь через несколько секунд, когда шок прошёл, штурман отступил назад. Бросили работу радист и стрелок.

– Пойду, доложу командиру, надо делать ещё заход.

Ильин, выслушав штурмана, сказал:

– Хорошо, что ты не снял парашют! Как же пойдём обратно без карты и расчётов?

– Дойдём!

Завершив сброс мешков, Назаров сел на свое место и стал соображать, как ему быть. В сумке, ушедшей к земле, находились карта, расчёты, бортжурнал и весь штурманский инструмент. Вспомнив данные приводной радиостанции, нацарапал их отверткой на борту самолёта. На всякий случай.

– Командир, наша задача подняться под облаками и идти на Герлаховку, от неё дам курс.

– Понял, Вася!

До района Львова добрались благополучно. По приводной вышли на свой аэродром. Облачность над ним – сплошная. Пробыли её до пятисот метров – никаких признаков земли. А тут новая неприятность – красные лампочки просигналили о том, что горючего осталось на пятнадцать минут полёта. Помня трагедию «Варфоломеевской ночи», Ильин приказал быть в готовности покинуть самолет.

– Погоди, командир, попробую один метод.

Штурман вышел в грузовой салон, открыл дверь, лёг на пол и в открытую дверь пытался рассмотреть огни аэродрома через случайные «окна» облачности. Через несколько минут он появился в пилотской кабине.

– Командир, мы точно над Буском, я определил по разрывам облачности. Можно смело пробивать.

Осторожно пошли вниз. На высоте ста метров земля открылась, однако аэродрома под самолётом не оказалось.

– Всем искать площадку для посадки!

Включив фары, Ильин прибавил газ. А красные лампочки всё горели и били по глазам и нервам. Высота – тридцать метров.

– Под нами лес!

Крутой разворот. Что-то ударило в правое крыло. Ильин выровнял машину.

– Командир, можно садиться! Во! Шоссейка промелькнула!

Сели благополучно. Спустились на землю, осмотрели крыло. Консоль оказалась погнутой.

– Наверное, зацепились за деревья, – решил командир. – Штурман, определяй, где мы находимся.

Назаров взял пистолет, ракетницу и пошёл на крик петухов. Он вывел штурмана на небольшое село. Заприметив в одной из хат огонёк, Василий Илларионович постучал. Хозяйка объяснила, что шоссе ведёт во Львов, а в селе квартируют бандеровцы. Вытащив из кармана пистолет, Назаров направился к самолёту.

Слили ведром со всех баков горючее в один, запустили моторы и сразу пошли на взлёт. Используя шоссе, добрались до аэродрома. Садись с ходу. При пробеге горючее в баках отошло и моторы обесточились.

К самолёту подъехал командир авиаполка Фёдор Степанов.

– Почему не рулите?

– Сухо в баках, товарищ подполковник!

Второй экипаж, выполнивший полёт к чехословацким партизанам, по боевым донесениям авиаполка и авиавизии установить не удалось. Он «проявился» через наградной лист штурмана А.Г.Шепеля: «28 декабря экипаж вылетел в район Брезно. После выполнения боевого задания стали возвращаться на свой аэродром. Погода быстро ухудшалась, землю закрыл туман, возникла опасность потери ориентировки и аварии самолёта, но благодаря умению и глубокому знанию своего дела Шепель привёл самолёт на свой аэродром». А сажал его командир корабля Е.Р.Усачёв.

Нет возможности установить и экипаж, выполнивший задание в интересах разведотдела 4-го Украинского фронта. Известно только, что он в 22 часа 05 минут с высоты шестисот метров десантировал на точку, что в 90 километрах северо-восточнее Братиславы, группу парашютистов в семь человек. На втором заходе за борт ушло два мешка общим весом 340 кг. Сброс произведен без опознавательных сигналов. А вот возможность рассказать, кто улетел этим рейсом, есть. Эта возможность появилась после работы в архиве ГРУ. Совпадают

такие основополагающие сведения, как дата, место десантирования, количество людей и ведомство, их подготовившее.

Перед радиофицированной разведывательно-диверсионной группой «Фабо» разведотдел 4-го Украинского фронта поставил такие основные задачи. Установить наличие войск и штабов в районе Братислава – Трнова – Нове Место. Систематически освещать военные перевозки по железным и шоссейным дорогам на участке Братислава – Трнова, а также по реке Дунай. Разведывать оборонительные сооружения в районе Братиславы и по рекам Ваг, Морава, Дунай на участке действия группы. Вскрывать наличие баз снабжения и складов.

Эти задания должны были выполнить семеро разведчиков. Свёл их в группу работник РО фронта капитан Ислюков. Шестеро из них – словаки. Командиром был назначен Задько Рудольф. Родился в 1919 году в Пештянах. В чине поручика словацкой армии воевал на советско-германском фронте. 1 сентября 1944 года перешёл на сторону советских партизан в отряд «Сергей». Его заместителем стал Кожух Павел («Басник»). Родился в селе Довге Поле (район Велка Битча) в 1922 году. Десятник-аспирант словацкой армии 1 сентября перешёл к советским партизанам. Разведчик Навара Стефан («Салой»). Слободник словацкой армии, уроженец села Чеклис Братиславского округа (1915 год рождения). Разведчик Чегинь Ян Георгиев («Сикора»). Родился в 1922 году в селе Гаймечиска. Слободник словацкой армии. Разведчик Макущак Адам («Чагана»). Солдат словацкой армии, уроженец города Тренчин (1923 год рождения). Разведчик Бландарик Йозеф. Родился в 1923 году в селе Добра Вода. Солдат словацкой армии. Среди них была единственная женщина и единственная русская – радистка Мария Дмитриевна Волкова («Лебедева»). Родилась в 1929 году в селе Чениково Ивановской области. Комсомолка. С 1 августа 1942 года по 16 февраля 1943 года училась в школе младших радиоспециалистов в городе Горьком. После окончания учёбы служила радисткой в 40-м ОЗРБ. Познакомился я с её биографическими датами и подумал: «У войны не только женское, но и детское лицо».

Группа десантировалась в район Нове Место близ посёлка Цетуна. Лётчики ошибки не допустили, а вот приземление для многих оказалось неудачным – четверо разведчиков, включая радистку, сломали или вывихнули ноги. Не удалось найти и один грузовой мешок. В связи с этими непредвиденными неприятностями командир принял решение организовать временную базу на месте приземления. В селе удалось завербовать жителя Данича Махайдика. Он принял радистку на лечение. Его дом стал местом явки для связников.

В первых числах января «Фабо» удалось склонить к участию в разведывательной работе своего знакомого из села Горны Базинце Павла Сабршула. Он стал наблюдать за шоссейной и железной дорогами в районе Нове Место.

8 января переместили радистку для продолжения лечения ноги к старосте села Грушове Яну Цыбулька. Он пользовался доверием у немцев. Остальные члены группы с большими ногами остались на прежнем месте. Пока больные лечились, разведкой занимались командир, его заместитель и Макущак. Своё внимание они сосредоточили на двух пунктах – Нове Место и Старая Тура. В середине января Кожух выехал для разведки в Трнаву.

21 января вся группа, за исключением ещё больного Бландарика, по приказанию Центра направилась в район Тренчина. На переход ушло трое суток. Базу организовали в восьми километрах северо-западнее Тренчины. Знакомых в этих местах не оказалось, но удалось завербовать одного осведомителя из числа рабочих железнодорожной станции. Урядник Йозеф Сламеняки стал активным помощником, он освещал военные перевозки, которые шли через Тренчин, а также разведывал дислокацию войск в этом районе. Связь с ним поддерживали через почтовый ящик, который организовали на опушке леса между деревнями Златовице-Велька и Заболотье. Связь же с Нове Место, Пештянами и Миявой осуществляли через Махайдика, к которому «Фабо» через каждые три дня посылал связника, приносившего сведения от Павла Сабршула.

20 февраля командир познакомился с нотариусом деревни Бошаца Войтехом Бунд. Через него удалось раздобыть план укреплений между Нове Место и Дретома. Кроме этого он информировал о дислокации войск в деревне Бошаца и о передвижении по шоссе Нове Место – Тренчин. От него получали и продукты. Помимо всего Войтех стал связным между группой и партизанским отрядом.

В середине февраля по соображениям конспирации сменили базу. Новым местом работы стала высота «Жлаб» близ села Дретама. Через месяц перебрались на высоту «Надбарину». Она находилась на середине пути Тренчин – Нове Место. Здесь удалось зафиксировать переброску частей 182-й пехотной дивизии на фронт в направлении Трnavы, движение войск «фольксштурма» на Мораву. Для РО фронта это были весьма ценные сведения.

3 апреля в отряд прибыл связник Голян Ян Юрьевич («Дубок»), который доставил питание для рации. В это время фронт уже находился в Нове Место над Вагом. 5 апреля получили приказ передислоцироваться в район Брно. Однако из-за быстрого продвижения наступающих частей Красной Армии основательно поработать на новом месте не удалось. 24 апреля разведгруппа вышла из тыла. В РО фронта прибыли все, кроме Бландарика. Он всё это время лечился у отца в селе Добра Вода.

Деятельность разведчиков в тылу врага получила высокую оценку разведотдела: «Все разведзадания выполнялись умело, сведения были весьма ценными. Это объясняется тем, что группа применяла разнооб-

разные методы агентурной работы, умело проводила вербовку. Работали дружно, с большим желанием». Особо была отмечена работа командира, радистки и разведчиков Навара и Сегинь<sup>1</sup>. Таков итог работы разведывательно-диверсионной группы «Фабо».

Всего в эту ночь 18-я воздушная армия доставила в Чехословакию по заявкам различных ведомств семь человек и 3090 кг грузов. Одиннадцать экипажей по метеоусловиям задание не выполнили.

Однако непогода не только помешала сбросить груз, но и принесла новые неприятности. Во второй половине ночи на командный пункт 54-й авиадивизии от экипажей, находившихся в воздухе, стали поступать сведения об ухудшении метеообстановки. В 01.35 генерал В.А.Щёлкин приказал передать циркулярно радиограмму о прекращении выполнения задания.

Выполняя приказ, лётчики 340-го авиаполка стали возвращаться на свой аэродром, но к их прилёту его накрыла десятибалльная облачность с нижней кромкой до восьмидесяти метров. Четыре самолёта успели и сумели сесть, а экипаж командира корабля А.Н. Малькова не успел, а скорее не сумел справиться с возникшими сложными обстоятельствами. Мальков совершал свой девятнадцатый боевой вылет.

На задание взлетели в 00.08. Приняв команду на возврат, добросовестно её выполнили. Что-то на борту не ладилось – пять раз радист А.В.Акишев запрашивал курс на аэродром. В конце концов его вывели, и в десяти километрах южнее от него в 04.25 лётчик начал пробивать облачность.

На высоте восьмидесяти метров увидели землю и стали ходить по кругу в районе деревни Борщевницы. Не найдя аэродрома, командир корабля включил посадочные фары и повёл машину на посадку, но потерял пространственное положение и врезался в землю. Весь экипаж погиб. Вот остальные фамилии погибших: штурман А.И.Стадниченко, лётчик И.И.Пузенко, борттехник С.С.Лопушенко, радист А.В.Акишев, стрелок А.А.Шварцштейн.

Четыре самолёта командный пункт угнал на запасной аэродром, где все они благополучно сели.

На свой аэродром не вернулся еще один экипаж 340-го авиаполка (командир корабля Герасим Иванович Селивёрстов, штурман Анисимов, лётчик С.И.Буреев, борттехник Крылов, радист Гофман, стрелок Кочерга). В 04.15 с борта самолёта поступила информация о возвращении. Это было последнее сообщение командира корабля со своего последнего стодвенадцатого боевого вылета.

Таким образом, 340-й авиаполк потерял сразу два экипажа. Еще двенадцать жизней оборвала чехословацкая трасса.

К этому надо добавить, что список полковых потерь пытался увеличить ещё один «Ме-109» – в районе Гумену он несколько раз атаковал Ли-2 М.Я.Христофорова. Командир корабля вместе с правым лётчиком Александром Беляевым изрядно попотели, ломая курс и меняя высоту полёта. И хотя противник заходил для атак по всем правилам лётного искусства, но огня из-за грамотного маневрирования экипажа так и не открыл. Не сделав ни одного выстрела, «Ме-109» отвалил в сторону и больше не появился. За период работы на Чехословакию у экипажа Христофорова это была третья встреча с истребителем.

А вот экипаж командира корабля 1-го авиаполка Н.А.Бобкова сам атаковал «Ме-110». Встретил он его, как говорится, в своих владениях, в тридцати километрах от Львова. Обстрелянный из УБТ, фашист ушёл со снижением на большой скорости в северо-западном направлении.

Так завершилась очередная боевая ночь 5-го авиакорпуса.

В оставшиеся дни 1944 года Москва продолжала ставить новые задачи: «30-ю самолётами сбрасывать груз в Словакию. Выделить по шесть самолётов на каждую цель: № 1 (2 км юго-восточнее высоты 1346, Гомалка, что 16 км южнее Прьевидза, сигнал – пять костров в линию); № 2 (точка 38 км северо-восточнее Нитры, сигнал – два костра и красная ракета); № 3 (Нова Легота, 42 км северо-восточнее Трнавы, сигнал – «конверт» из пяти костров и белые ракеты); № 4 (точка 3 км севернее горы Кляк, 20 км южнее Прьевидза, сигнал – три костра в линию и зелёная ракета); № 5 (аэродром Зуберец, 20 км севернее Микулаш, сигнал – четыре костра буквой «Г»). Запасная цель – цель № 5. Выслать разведчика погоды. Вылет только при наличии погоды»<sup>2</sup>.

Но этого «наличия» как раз и не было. 29 декабря, воспользовавшись паузой в боевой работе, штаб 4-го авиакорпуса передислоцировался из Винницы во Львов, заняв помещения расформированного управления 5-го авиакорпуса. Обе авиадивизии на Ли-2 оказались под боком.

Война не считалась даже с новогодним праздником. В ночь на 1 января 15-й и 250-й авиаполки боевым распоряжением штаба авиакорпуса готовились к полёту на Чехословакию, а один экипаж (командир корабля А.В.Дудаков (штурман А.Ф.Попов) должен был по заданию РУ ГШКА отвезти и сбросить под Брно одного пассажира. Но подготовленный полёт пришлось отложить.

Вряд ли те, кто к нему готовился, сильно опечалились, завидев над Калиновкой зарево красной ракеты. До Нового года оставалось несколько часов, можно ещё успеть переодеться, привести себя в порядок и попасть в клуб.

Наступил Новый 1945 год. Чувствовалось, что он будет годом окончательного разгрома ненавистного врага. Но когда это произойдёт, в какой день в сердце «ударит» долгожданное слово «победа», никто не знал, но все верили, что сорок пятый будет победным.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 11320, д. 1; оп. 9654, д. 2, л. 123.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 19, л. 1.

Советские войска продолжали теснить врага, значительных успехов они добились на южном фланге советско-германского фронта. Здесь успешно развивалась Будапештская наступательная операция 2-го и 3-го Украинских фронтов. Преодолевая яростное сопротивление врага, войска километр за километром продвигались вперёд, охватывая венгерскую столицу с юга, востока и запада. 26 декабря фронты соединились. Будапешт оказался в кольце. В окружение попала группировка противника численностью в 188 тысяч человек.

Одновременно войска правого крыла 2-го Украинского фронта во взаимодействии с 4-м Украинским фронтом вели бои в Чехословакии. В ноябре-декабре они освободили восточные и юго-восточные районы страны.

«Разгром гитлеровской группы армий «Юг», окружение крупной группировки в районе Будапешта и вывод Венгрии из войны на стороне фашистской Германии – таков важнейший военно-политический итог наступления 2-го и 3-го Украинских фронтов в октябре-декабре 1944 года.

На этом участке советско-германского фронта советские войска продвинулись в западном и северо-западном направлениях от 250 до 400 км. Войска 4-го Украинского фронта преодолели Карпатский хребет и прошли с боями более 200 км. Создались условия для полного освобождения Чехословакии и развития наступления на венском направлении»<sup>1</sup>.

Успехи Красной Армии способствовали расширению освободительной борьбы на ещё не освобождённых территориях. Самой активной её зоной по-прежнему оставалась Словакия. Партизанские отряды и соединения, а их было более шестидесяти, оперировали, как это было в период восстания, в районах таких центров, как Банска-Бистрица, Зволен, Жилина, Ружомберок, Попрад, Брезно, Кошице.

Постепенно пламя партизанской борьбы распространялось на Чехию и Моравию. В Бескидах действовала бригада Яна Жижки, в Моравии продолжал активную разведывательно-диверсионную деятельность отряд «Зарево» под командованием Фёдорова, окрепли и стали серьёзной силой организаторские группы «Ермак», «Доктор Мирослав Тырш» и др. В ряде районов образовались партизанские зоны.

С активизацией партизанской борьбы в Чехии и Моравии расширялась география авиационной помощи со стороны СССР. Советское руководство понимало, что без этой помощи вооружённое сопротивление врагу будет малоэффективным, поэтому оно дало согласие распространить её и на Моравию. Об этом Г.Пика ещё 21 сентября проинформировал министра национальной обороны Чехословакии следующей депешей:

«Советы дали принципиальное согласие на поставку оружия в Моравию. Конкретно будет подготовлено, когда Советам будет сообщено, кому и точно куда (указание места) должно быть сброшено оружие»<sup>2</sup>.

По заявкам Главного штаба партизанского движения Чехословакии в Чехию, Моравию и Словакию Советский Союз продолжал отправлять воздушным путём не только оружие и боеприпасы, но и организаторские группы, которые, установив связь с местными патриотическими организациями, создавали новые партизанские отряды.

В этом плане работы экипажам авиакорпуса значительно прибавилось. Уже с января на борт самолётов, особенно Ли-2, всё чаще и чаще стали подниматься организаторские и разведывательно-диверсионные группы, подготовленные различными ведомствами СССР. Их доставку поручали наиболее опытным экипажам.

Обычно в канун Нового года все стремятся завершить ранее начатые дела. 4-му авиакорпусу сделать этого не удалось. Декабрьские «грехи» перекечевали на январь. 4 января Счётчиков, вероятно отвечая на запрос Москвы, донёс о них Перминову:

«Докладываю о том, что на спецзадания имеем следующие указания:

- для чехословацких партизан 30 самолёто-вылетов с Калиновки и 70 с подскока Ясенка;
- для разведотделов 4-го, 1 и 2-го Украинских фронтов соответственно 20 и 7 с аэродрома Львов и 7 самолёто-вылетов с аэродрома Дебрецен;
- для НКГБ Украины с аэродрома Львов 16 самолёто-вылетов;
- для ГЛАВПУ КА 4 вылета на самолетах Б-25 со Львова;
- два Си-47 с 6 декабря находятся на аэродроме Бяла-Подляска и работают в интересах РО 1-го Белорусского фронта»<sup>3</sup>.

Зима сорок пятого года выдалась на редкость изменчивой. Небо часто меняло свои одеяния, оголяясь иногда до сплошной синевы. Лощины и низины гор под яркими солнечными лучами быстро освобождались от снега, а хвойные леса сбрасывали свои белые наряды и сияли изумрудными красками. Потом вдруг задували северные ветры, они гнали тучи и приносили холод. На скованную морозом землю обрушивался снег, заноса дороги, водные ориентиры и аэродромы.

Надо сказать, что погодные условия первых дней января позволяли, по крайней мере, отдельным экипажам выполнять задания. 3 января командиры кораблей А.А.Прилепко и Г.П.Троценко перелетели во Львов для разбрасывания листовок в ряде пунктов Германии и производства разведки погоды. В ночь на 5-е они вылетели по заданию Политуправления Красной Армии.

<sup>1</sup> История второй мировой войны. – Т. 9. – С. 204.

<sup>2</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 168.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7130, д. 1, л. 24.

В этот же день 239-й авиаполк в составе двадцати экипажей во главе с Григорием Шамраевым днём убыл на аэродром Эчка (Югославия) и поступил в распоряжение командующего 17-й ва генерала Судца для выполнения транспортных работ.

И если в первых числах января полёты в Чехословакию не состоялись, то, судя по всему, здесь была другая причина, она ежедневно отражалась в боевых приказах армии: «В ночь на 1 января 1945 года из-за отсутствия сигнала целей специальное задание в Словакию не выполнять. Быть готовым в ночь на 2 января»<sup>60</sup>.

Аналогичные приказания поступили в штаб авиакорпуса 2, 4, и 5 января. Следовательно, не только непогода, но и отсутствие сигналов на точках стали причиной того, что в первых числах января 18-я воздушная армия в Чехословакию не летала. А готовность была ежедневной, причём внушительными силами.

Так, на 6 января штаб армии поставил следующую задачу: «Пятьюдесятью двумя самолётами быть готовыми выполнять специальное задание в интересах партизан Словакии, разведотделов 1-го Украинского фронта и НКГБ Украины, а также ПУ КА». Задача не была выполнена по метеоусловиям.

В последующие дни десятибалльная облачность прочно привязала всю 18-ю воздушную армию к своим аэродромам. Лишь в ночь на 16 января она сумела ограниченными силами нанести бомбардировочный удар по железнодорожному узлу Инстербург, а 4-й авиакорпус подготовился выполнять задания разведотделов 1-го и 4-го Украинских фронтов, чехословацкой десантной бригады и НКГБ СССР.

Со Львова, имея двойную задачу – разведку погоды и доставку на цель № 1 (90 км северо-северо-западнее Братиславы) двух десантников – вылетел экипаж 336-го авиаполка Н.Н.Черненко. Преодолеть непогоду не удалось. Остальные самолёты в воздух не поднимались.

В ночь на 17 января, несмотря на то, что в районе Львова метеоусловия оставались сложными, двадцать Ли-2 вновь подготовились к заданию. После взлёта первых двух кораблей львовский аэроузел стало затягивать туманом. Он оказался настолько плотным, что о взлёте остальных самолётов не могло быть и речи, а его осада аэродромов была столь продолжительной, что командир авиакорпуса вынужден был дать отбой.

Взлетевшие два экипажа задание выполнили. Один (командир корабля М.Ф. Костенко, 336-й авиаполк), удовлетворяя заявку РО 4-го Украинского фронта, десантировал двух пассажиров в районе пункта Грохоть (30 км юго-западнее Брезно). Выброску произвели без опознавательных знаков и, судя по приказу командира 53-й авиадивизии, не очень удачно: «При выполнении спецзаданий отдельные экипажи производят выброску боевого груза на значительном удалении от цели. В ночь на 17 января экипаж 336-го полка Костенко выброску людей произвёл на удалении от цели в 30 км»<sup>61</sup>.

Второй экипаж, выполняя задание РО 1-го Украинского фронта, сбросил на цель № 6 (20 км западнее города Тренчин) 1400 кг боеприпасов. Три костра в линию горели ярко.

Группа самолетов 340-го авиаполка должна была уходить в район Брезно с полевой площадки близ станции Запытув, которая примыкала к шоссе и железнодорожному разъезду. Вечернее небо высевало крупинки влажного льда. Лёгкий морозец словно клеем прихватывал их к фюзеляжу и крыльям бомбардировщиков. Завершив погрузку боеприпасов, авиаторы на рабочих местах ожидали сигнала на вылет. Наконец мрачное небо зазеленилось. Первым на старте оказался самолёт командира корабля С.П.Ильина.

Набрав моторам максимальные обороты, летчик отпустил тормоза. Перегруженная машина грузно пошла на взлёт. На второй половине разбега Ильин почувствовал, что глохнет левый мотор. Дав ему газку, оторвал машину от земли на меньшей, чем положено, скорости. В этот критический момент мотор окончательно отказал, самолёт стал терять высоту и разворачиваться влево. Он шёл прямо на красный фонарь водонапорной башни.

– Дай вправо! – заорал стоявший за спиной штурман Василий Назаров. Лётчик резко накренил машину вправо, и тут же последовал удар, затем второй. Через несколько секунд Ли-2 рухнул на землю. Баки не взорвались, но лопнули, и самолёт загорелся. А в салоне – под потолок мешки с боеприпасами. Штурмана придавило бронеспинкой. Пока он освобождал свое тело из плена, командир корабля стал протискиваться через астролук наружу. Не теряя времени, Назаров бросился к выходной двери салона, возле неё суетились радист и стрелок. Первый с поломанной рукой, второй – с поломанной ногой. Дверь заклинило, и они никак не могли с ней справиться. Штурман рванул её на себя и сорвал с петель.

Оказавшись на земле, все трое бросились в канаву у шоссе. Правый лётчик кулаком разбил форточку и каким-то чудом вылез через неё наружу. Огонь добрался до боеприпасов, и они стали рваться. Самолёт превратился в огромный костёр, из которого во все стороны с шипением и треском разлетались рвущиеся патроны. Затем несколько мощных взрывов разнесли Ли-2 на куски.

Командир авиаполка Фёдор Степанов, руководивший взлётом, послал на машине к месту катастрофы борттехника и радиста из своего экипажа, поручив им «собрать хоть трупы». Но в этом аду огня и взрывов, в нескольких десятках метров от канавы, никто дополнительно не пострадал. Все остались живы. Правда, стрелок, бежавший в горячке от самолёта с поломанной ногой, уже не мог встать, командир корабля получил сотрясение мозга, а штурману помяло лицо.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 25, л. 1.

<sup>2</sup> Там же, ф. 53-й ад, оп. 1, д.40, л. 17.



«Виллис» подвёз экипаж к домику, откуда командир авиаполка руководил полётами. Когда ему доложили, что все живы, он не поверил. Затем бросился к машине и стал всех обнимать, проговаривая:

– А я, братцы, вас похоронил. Самолёт и боеприпасы – это ерунда, это – наживное, главное – все вы живы. Раненых немедленно в самолёт – и домой. Полёты группе отбиты.

Но трупы были. В официальном донесении говорилось: «В 21.07 Ли-2 340-го полка (командир корабля Ильин) при взлёте на боевое задание со станции Запытув потерпел аварию. Разбегался с полуопущенным хвостом. С потерей скорости при сильно задранном центроплане ударился о вагоны, снёс их, упал и сгорел. Экипаж получил ушибы. Ранено в вагонах семнадцать арестованных бандитов (бандеровцев) и убито семь»<sup>1</sup>.

В другом документе проявился и виновник случившегося: «В середине разбега борттехник Бобровный, не законтив сектор газа, перенёс руку для уборки шасси. Во второй половине разбега сектор газа левого мотора начал отходить. Командир корабля, видя, что самолёт идёт на препятствие, отвернул вправо и в последний момент подорвал его. Самолёт центропланом ударился в вагоны, стоявшие на станции Запытув, и разбил три из них»<sup>2</sup>.

В ночь на 18 января авиакорпус был готов совершить рейд в Чехословакию, но по погодным условиям вылёт не состоялся. Через сутки пять Ли-2 перелетели на аэродром подскока Ясенка для выполнения специального задания в интересах чехословацкой бригады. И вновь непогода опустила перед ними шлагбаум.

Днём 19 января пятёрка вернулась на базовый аэродром. В этот же день командир 1-го авиаполка получил боевой приказ выделить шесть самолётов для выброски людей и грузов на парашютах в интересах НКГБ Украины и РО штаба 1-го Украинского фронта на различные точки в Чехословакии.

В 15.30 назначенным экипажам В.П.Филин поставил задачу: сброс произвести с высоты четырёхсот метров, делать не менее двух заходов, при отсутствии светового обозначения задание не выполнять.

Взлетели шесть, выполнили – три. Один пришёл на точку (в двадцати километрах на северо-запад от Брезно) и с высоты 3000 метров десантировал шесть пассажиров, а на втором заходе сбросил 200 кг продовольствия.

Это была радиофицированная разведывательно-диверсионная группа «Явор». Подготовил её для работы в тылу на территории Словакии помощник начальника РО 4-го Украинского фронта капитан Дегтярёв. Среди пятерых словаков была только одна русская – радистка Анна Васильевна Болотова («Вольта»). Родилась в 1922 году в деревне Алексино Луховского района Ивановской области. Беспартийная, в Красной Армии с января 1943 года. В разведку попала после окончания школы радистов. Дважды побывала в тылу врага, награждена медалью «За отвагу».

Возглавил группу Копалик Карол 1921 года, уроженец деревни Петрова Весь, область Кольца. Поручик словацкой армии. 30 августа 1944 года с группой в 208 человек из армии генерала Малара в районе Пихне вошёл в состав партизанского отряда «Сергей» (псевдоним командира отряда Героя Советского Союза подполковника Н.А.Прокопюка), который в начале октября вышел на освобождённую Красной Армией территорию в районе Воля Михова. 10 октября дал согласие работать на РО фронта.

Заместителем стал Кубашко Ян («Дуб», Крижак Андрей). Родился в 1916 году в местечке Густе. Ратник словацкой армии. В разведку привлечён из партизанского отряда «Сергей». Разведчики: Яблонка Иосиф («Белый», Гипп Ян), 1919 года рождения, село Дриетома, область Тренчин, ратник словацкой армии; Поткан Филипп («Отто», Райниш Иосиф), 1923 года, уроженец города Чадца, слободник словацкой армии. Сведений о третьем разведчике группы в архиве нет.

Группу сформировали 10 октября. Подготовка продолжалась до 1 января 1945 года. Разведчикам предстояло выполнить такие задания. Вести разведку войск противника в районе Гронец, Валашка, Брезно, Завадка, Тисовец. Наблюдением, осведомлением и захватом пленных устанавливать дислокацию частей, расположение аэродромов, складов. Личным наблюдением с наблюдательных пунктов вести разведку шоссе-ных и железных дорог Брезно – Тисовец, Брезно – Завадка. Вести разведку новых видов вооружения, выявлять наличие химических частей, вскрывать замыслы противника по их использованию. В начальный период работы разведку вести только своими силами, вне связи с местным населением. После выяснения обстановки начать производить вербовку источников. О каждом завербованном докладывать в Центр краткие характеристики и его агентурные возможности.

Десантирование во всех отношениях прошло успешно. Уже в 22 часа группа собралась на месте приземления в районе М. Липтовски – Св. Миколаш. Обстановку оценивали четверо суток. 23 января установили связь с председателем народной рады села Заважна Поруба Ковач Владиславом. Он согласился доставлять продукты и разведданные о войсках противника. Агентурные возможности у Ковача оказались приличными: он мог беспрепятственно разъезжать по району действия группы и путём личного наблюдения, а также опросом жителей, у которых он пользовался огромным авторитетом и доверием, собирать ценные разведсведения. Как позже стало известно, Ковач был связан и с партизанскими отрядами, снабжал их продуктами из запасов, которые были припрятаны частями повстанческой словацкой армии.

Ковач на протяжении всего периода действия группы (до 22 февраля) оставался единственным источником-осведомителем, через которого группа получала ценные сведения о противнике и об агентурной обстановке.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 65, л. 16.

<sup>2</sup> Там же, ф. 5-го ак, оп. 1, д. 28, л. 162.

новке. Кроме этого, он обеспечивал десантников не только питанием, но и посудой для приготовления пищи.

24 января «Белый» и «Отто» взяли в плен венгерского солдата Верма Ференца, от которого получили важные сведения о венгерской части, переброшенной из Ружомберока на советско-германский фронт. Для наблюдения за переброской войск и техники разведчики оборудовали два НП: на опушке леса западнее Липтовски Св. Ян и на опушке леса восточнее этого населённого пункта. С этих НП велось систематическое изучение перевозок на участке Ружомберок – Липтовски Градок.

1 февраля «Явор» получил приказ Центра перейти в район Тренчина. Выполнить его не удалось, так как на следующий день здесь оказались наступающие части Красной Армии. За период работы в тылу радистка передала 26 радиogramм информационного характера. С задачей группа справилась успешно, несмотря на кратковременное пребывание в тылу, сумела передать в РО фронта весьма ценные сведения. Командир умело направлял подчинённых на выполнение разведывательных задач, тщательно выполнял условия конспирации по связи внутри группы<sup>1</sup>.

В эту ночь ещё один Ли-2 вышел на заданную точку – 30 км западнее Годонина – и, опознав условленный сигнал, сопровождал к земле с высоты шестисот метров двух десантников.

Боевые донесения авиадивизии не оставили сведений о том, какой экипаж и из какого авиаполка выполнил это задание. А вот письмо лётчика П.Л. Гапона раскрыло эту загадку. Пётр Лаврентьевич сообщил: «...с аэродрома Городок нам было дано особо важное задание: на небольшую поляну, что находилась возле города Годонина выбросить двух пассажиров в гражданской одежде. По национальности один чех (старший), второй – венгр (радист).

Выброску необходимо произвести только в том случае, когда на сто процентов будем уверены, что находимся именно над тем местом, которое дано по заданию. В первую ночь мы этого сделать не смогли, вернулись домой. Во вторую и последующие пять ночей также не смогли выполнить задание из-за погоды, хотя снижались до безопасной высоты. И только на седьмой раз выброску произвели.

После прилёта сообщения о благополучном приземлении наших пассажиров не было. Ждали его целую неделю. Экипаж отстранили от выполнения всех заданий, нами занимался особый отдел. До этого случая такой строгости не наблюдалось».

Итак, полёт в район Годонина выполнил экипаж 336-го авиаполка командира корабля К.П. Черненко.

Третий Ли-2 держал курс на точку в десяти километрах юго-восточнее Ружомберока. Не доходя до цели, самолёт попал в зону сильного обледенения и стал терять скорость. Чтобы облегчить машину, на борту которой находилось пять пассажиров и 100 кг груза, по согласованию со старшим группы, решили сброс произвести в тридцати километрах восточнее заданной точки. Облегчённый самолёт удалось вывести из опасной зоны и благополучно добраться до Львова.

Это была резидентура РО 4-го Украинского фронта под кодовым названием «Хито». Мужская её часть состояла из четверых словаков. Командир Майерчин Иосиф Александрович, 1916 года рождения (село Снина, область Гуменне). В армии с 1939 года, старшина. 1 сентября 1944 года с группой в 400 человек перешёл на сторону советских партизан. 30 сентября с РДГ «Сергей» вышел из тыла. Разведчик Голян Ян Юрьевич («Дубок»). Уроженец села Миглешув (область Требишово). Родился в 1922 году. Сержант 12-го артиллерийского полка чехословацкой армии. Сбежал и присоединился к отряду «Сергей». Разведчик Руснак Рудольф Томашович («Явор»). Родился в 1923 году в селе Фраговице (область Пештяны). Солдат кавалерийского эскадрона 2-й пехотной дивизии словацкой армии. Цудрик Стефан Стефанович («Лев»). Родился в 1918 году в селе Тузловка (область Чадца). Солдат 4-го пехотного полка 2-й пехотной дивизии чехословацкой армии. Все они дезертировали из армии и присоединились к РДГ «Сергей». После выхода из тыла были завербованы РО фронта. Работал с ними помощник начальника 2-го отдела капитан Ислюков.

Женская часть группы «Хито» была представлена советской радисткой Марией Кононовной Баклашовой («Весна»). Родилась в деревне Толбино (Подмосковье) в 1923 году. Добровольно пошла в Красную Армию. После окончания школы младших радиоспециалистов в Горьком 4 января 1944 года прибыла в РО фронта. Член ВЛКСМ.

Разведчикам предстояло методом личного наблюдения, опроса местных жителей и захвата одиночных солдат освещать: переброску войск на участке железной дороги Кральовани – Новый Тарг, Кральовани – Ружомберок; наличие и состояние войск противника, наличие и характер оборонительных сооружений и аэродромной сети в районе станции Кральовани.

Десантирование, как отмечено в полковых документах, произведено на место, не предусмотренное приказом. Вместо района станции Кральовани разведчики приземлились в районе города Сабинов. Это на 150 километров восточнее предполагаемого района работы. Отклонение, что и говорить, серьёзное, но главное заключалось в том, что место приземления оказалось в 10 – 12 километрах от линии фронта. Выброска из-за тяжёлой обстановки на борту самолёта производилась впопыхах. В результате получился сильный разброс как самих десантников, так и груза. Группа смогла собраться только через три дня. К тому же не нашли мешок с грузом. 24 января в район действия резидентуры вступили части Красной Армии. Задачу группа не выполнила. За эти несколько дней отрицательно проявил себя «Явор»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 11323, д. 1; оп. 9654, д. 1, л. 137, 180.

<sup>2</sup> Там же, оп. 9654, д. 2, л. 131.

Судя по приказу командира авиадивизии, о котором я упоминал, это задание выполнил экипаж 336-го авиаполка Б.Е. Николаева (штурман И.Абдрашитов). В документе говорилось, что отдельные экипажи производят выброску боевого груза на значительном удалении от цели. Что касается Николаева, то он «произвёл десантирование людей на удалении от точки в 110 километров».

Экипаж командира корабля 1-го авиаполка Н.М. Фурсова (штурман И.И. Гром) с грузом боеприпасов держал курс на точку в 28 километрах восточнее Тренчина. Приблизительно на середине пути отказал указатель скорости. Правый лётчик М.П. Татаринцев настаивал на продолжении полёта, но штурман убедил командира возвращаться, так как в условиях десятибалльной облачности он мог вывести самолёт только по расчёту времени, а без точного знания скорости, это сделать трудно.

В район Тренчина с грузом боеприпасов пробивался и экипаж этого же авиаполка Д.А. Соколова (штурман В.Д. Веселовский). Их точка сброса находилась в 62 километрах на северо-восток. Она оказалась закрыта низкой облачностью. Командир корабля и правый лётчик попытались её пробить, но самолёт начал обледеневать. Рисковать было опасно, груз вернулся на базу.

Ещё один экипаж 1-го авиаполка (И.Н. Ларских – И.И. Воеводо́в) должен был сбросить груз партизанам на точку в семнадцать километров на юго-восток от Топольчани. Земля сигнал не зажгла.

21 января в этом авиаполку произошло событие, отмеченное приказом. По каким-то причинам именной самолёт «Устюжанин» сел вынужденно в районе Ужгорода. Вероятно, после ремонта на месте, его надо было перегнать в авиаполк. Кому поручить рискованное дело? Конечно же, Слепцову!

Сергей Петрович справился с заданием мастерски и был отмечен специальным приказом с объявлением благодарности: «Для перегонки самолёта № 9 «Устюжанин», находящегося на вынужденной посадке в районе Ужгорода, был послан капитан Слепцов. Проявив большое мастерство и умение, взлетел с ограниченной площадки и в трудных метеоусловиях, через гористую местность перегнал самолёт на аэродром базирования»<sup>1</sup>.

Сергей Слепцов ещё раз проявил свои высокие лётные качества, показал, что он не только «король» посадок, но и мастер взлёта с ограниченной площадки.

24 января начальник 1-го отдела 1-го Управления ГРУ генерал-майор Коновалов направил на имя начальника Спецдела НКО Беднякова следующую заявку: «Сообщаю, что секретный агент, направленный поездом из Москвы 20 января в сопровождении старшего лейтенанта Озерова в Калиновку должен быть выброшен на парашюте с самолёта в районе: квадрат 60,70 (опушка леса, что 4,5 км северо-восточнее Модра, 3 км западнее Пудмерице, на северо-восток от Братиславы). На карте заштрихован красным карандашом»<sup>2</sup>. Трудно сказать, состоялся ли полёт по этому заданию. По крайней мере, в боевых донесениях авиакорпуса он не зафиксирован.

До конца января в Чехословакию был осуществлён ещё один полет. Его произвёл экипаж 239-го авиаполка, который перелетел ещё 5 января на венгерский аэродром Дебрецен и поступил в распоряжение РО 2-го Украинского фронта. Это задание А.Е. Голованов получил от заместителя начальника РУ ГШКА генерал-майора Феденко ещё в декабре: «Прошу вашего распоряжения командиру 5-го корпуса генерал-лейтенанту авиации Георгиеву произвести в декабре 1944 года для разведотдела штаба фронта семь самолёто-вылетов. Место посадки – аэродром Дебрецен. На аэродроме самолёт будет встречать представитель разведотдела подполковник Попович или подполковник Варенов»<sup>3</sup>.

В связи с тем, что АДД была реорганизована в 18-ю воздушную армию и вошла в подчинение командующего ВВС, РУ ГШКА повторило эту заявку уже на его имя. Начальник штаба ВВС маршал авиации С.А. Худяков 24 декабря дал указание Н.С. Скрипко: «До конца декабря текущего года разрешается произвести с аэродрома Дебрецен семь самолёто-вылетов для выполнения специальных заданий в тылу противника согласно прилагаемой к сему заявке»<sup>4</sup>.

Представитель оперативного отдела штаба 18-й воздушной армии подполковник И.Н. Ракша 26 декабря направил командиру авиакорпуса шифровку с приказанием обеспечить эту заявку, выделив один Ли-2. Авиакорпус дал команду в 53-ю авиадивизию, а та в авиаполк. Г.А. Шамраев, перебрав все экипажи, решил, что выполнение этой задачи вполне можно доверить И.А. Казакевичу. 29 декабря его экипаж из Черлян вылетел в Дебрецен, однако туман над Венгерской долиной затруднил посадку. Снизилась до пятидесяти метров, но – тщетно.

– Командир, надо возвращаться, – предложил штурман.

Поднялись вверх, Коноваленко дал курс на Черляны. Лишь 5 января, дождавшись улучшения погоды, днём перелетели к месту назначения.

Экипаж встретил куратор от РО 2-го Украинского фронта подполковник Попович. На аэродроме в это время базировался один из полков ВВС, который и принял командированных на полное довольствие. К экипажу прикрепили инструктора Герасименко. Он должен был лично сопровождать в полёте десантные группы.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 1-го ап, оп. 536218, д. 1, л. 20.

<sup>2</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 525, л. 1.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 23, л. 4.

<sup>4</sup> Там же, л. 3.

Первого вылета ждать пришлось долго. Виной тому – отсутствие заданий. 12 января днём пришлось транспортировать 450 кг груза и одного человека на аэродром Тиса-Вежени (18 км южнее Сольнок). Ещё одну транспортную работу выполнили 14 января – перевезли на аэродром Кечкемет 340 кг и одного человека. Здесь и остались, ожидая заданий. Первый вылет состоялся в ночь на 30 января.

Попович поставил задачу: отвезти и сбросить на площадку в районе пункта Бориско (35 км северо-восточнее Нитры) один ПДМ весом 150 кг.

– И только? – уточнил командир корабля.

– Группа в тяжёлом положении, этот минимальный груз им крайне необходим. Вместе с тем представитель разведотдела проинформировал экипаж о том, что десять дней назад восточная часть столицы Венгрии Пешт освобождена советскими войсками, а в западной – Буда – бои ещё продолжаются.

Сели за подготовку. Главный вопрос – какой выбрать маршрут. Когда Андрей Коноваленко взял линейку, соединил на карте две точки – Кечкемет и Нитру – одной линией, то она пролегла прямо через венгерскую столицу.

Будапешт – ориентир прекрасный, но там идут бои по уничтожению окружённой группировки врага. Долго ломали голову, в конце концов, решили, что, хотя фашистам не до их одиночного самолёта, но бережёного и бог бережёт. Маршрут проложили восточнее Будапешта на Вац.

Взлетели в 20 часов. Чем дальше уходили на северо-запад, тем лучше становилась погода. Будапешт, кстати, без особых признаков боёв, остался слева по курсу. Через двадцать минут полёта вышли на Дунай, где он, у города Вац, делает поворот на запад под углом девяносто градусов.

– Командир, курс триста двадцать!

Коноваленко вывел Ли-2 прямо на точку сброса. Ясная погода позволила увидеть сигнальные костры километров за десять. Радист и борттехник подтащили мешок к двери, и как только в салоне зажглась сигнальная лампочка, открыли её и столкнули ПДМ вниз. Затащили назад освободившийся фал, закрыли дверь.

31 января штаб 4-го авиакорпуса перебазировался в польский город Жешув. В ночь на 3 февраля один Ли-2 336-го авиаполка попутно с разведкой погоды для бомбардировщиков по маршруту Городок – Тренчин – Пржеров – Фридек – Городок выполнил заявку РО 4-го Украинского фронта. На точку в десяти километрах на северо-запад от Банска-Бистрицы без сигналов с земли десантировал 5 человек и 100 кг груза. Все парашюты раскрылись, люди приземлились благополучно.

Так всё выглядело по документам Центрального архива Министерства обороны. Несколько иная трактовка в документах архива ГРУ. Резидентура «Эдуард» в ночь на 3 февраля десантировалась в район Преvidза, а по приказу надо было в район Поляны, что в 12 километрах на север от села Кремница. Эта группа РО 4-го Украинского фронта комплектовалась по такому же принципу, что и «Фабо», «Хито» или «Явор» – все, кроме радистки, – словаки.

Командир Горкави Иван Иосифович, 1916 года рождения (село Кечковцы, район Свидница, округ Прешов). Ротник словацкой армии, 1 сентября 1944 года в составе 400 военнослужащих перешёл на сторону восставших. 30 сентября в составе отряда «Сергей» перешёл линию фронта. Помощник резидента Селецкий Иван Иванович («Адам»). Родился в 1921 году (село Грохоть, округ Банска-Бистрица). Разведчик Жекло Иосиф Иванович («Панталеон»). Родился в 1921 году (село Чернолягута, округ Бановцы-Надбеловы). Десятник словацкой армии. В 1942 году находился на советско-германском фронте в составе резервной словацкой дивизии в районе Минска. В 1943 году направлен в Словакию. Разведчик Спешак Эдуард Блажевич («Павел»). Родился в 1916 году (село Ешковес, район Топольчаны). Рядовой словацкой армии. Все они дезертировали из словацкой армии и примкнули к партизанам. В полёт, за исключением радистки, ушли экипированные в словацкую военную форму.

Радистка Ксения Николаевна Дмитрико («Симшас»). Украинка. Родилась в 1921 году в Винницкой области. Образование высшее, преподавала в школе. Беспартийная.

Задание, в пределах отведённого района, было, как и у всех групп – следить за передвижением войск и техники, выявлять наличие частей, оборонительных сооружений, складов и баз.

Для радистки разведка началась буквально с первых шагов на земле – она приземлилась на территории немецкого склада, находящегося на окраине села Безнаковейзо. Туда же упал и грузовой мешок. Трудно предположить, что немцы этого не заметили, но в оперативном деле группы, которое хранится в архиве ГРУ, об этом не говорится. Группа собиралась в течение всего дня. Вечером направились в южном направлении к месту предстоящей работы. 6 февраля достигли населённого пункта Зеляньские Костоланы. Здесь и решили дальше в район Поляны не идти, разбить базу и приступить к работе. Доложили в Центр и получили согласие.

С наблюдательного пункта хорошо просматривались железная и шоссейная дороги Преvidза – Жабокреки. Наблюдение вели круглосуточно. Сведения в РО фронта уходили регулярно в установленное время. «Эдуард» смог организовать не только чёткое круглосуточное наблюдение за вражескими перевозками, но и создать хорошую агентурную сеть, которая в значительной степени пополнила разведывательные сведения. Группе хорошо помогали Брюшко Имрих, Шрамко Имрих, Китка Кальман, Зятыко Степан. Все они работали и служили в одной из словацких частей. Эти добровольные помощники добывали не только разведывательные

сведения, но помогали продуктами и снабжали радиоаппаратуру питанием. Связь с ними осуществлялась через почтовый ящик.

Резюмируя работу резидентуры «Эдуард», руководство РО фронта отмечало: «Личный состав работал дружно, честно, с глубоким осознанием всей важности порученного задания. Все мужественно переносили трудности работы в тылу в зимних условиях, верили и уважали друг друга».

6 апреля группа соединилась с регулярными частями Красной Армии. Все разведчики руководством фронта были представлены к правительственным наградам.<sup>1</sup>

До февраля 1945 года обеспечение партизан Чехии и Словакии необходимыми военными грузами, доставляемыми экипажами 4-го авиакорпуса, шло по заданиям командования 1-го Украинского фронта. 1 февраля заместитель Наркома обороны СССР Н.А.Булганин возложил эти обязанности на командование 4-го Украинского фронта. Это видно из следующего документа, направленного 13 мая 1945 года генералом И.И.Ильичёвым на имя Н.А.Булганина: «В Калиновке до настоящего времени существует база НКО, предназначенная для снабжения партизан Чехословакии. В конце февраля 1945 года 4-я авиадивизия дальнего действия, работавшая по выброске грузов с Калиновской базы, передислоцировалась в район Мелец (500 километров западнее Калиновки), вследствие чего практическая работа по выброске грузов с базы в Калиновке стала невозможной. Учитывая, что согласно Вашего распоряжения от 1 февраля 1945 года снабжение партизан Чехословакии вооружением и боеприпасами возложено на командующего 4-м Украинским фронтом, прошу Вашего приказа передать базу в Калиновке со всем её имуществом в распоряжение командующего 4-м Украинским фронтом»<sup>2</sup>.

В связи с перебазированием соединения в Мелец Военный совет 4-го Украинского фронта установил пункт дислокации базы НКО в этом же польском городе<sup>3</sup>. Начальник Спецотдела НКО полковник А.Ф.Бедняков для организации материально-технического обеспечения чехословацких партизан по указанию генерал-лейтенанта И.И.Ильичёва командировал в штаб фронта подполковника А.А.Селиванова и радистку младшего техник-лейтенанта Панову с рацией «Джек» и бензоагрегатом<sup>4</sup>.

#### 4. «Звезда» и «Лев»

Тем временем войска 2-го и 3-го Украинских фронтов приступили к ликвидации окружённой будапештской группировки противника. Враг принимал отчаянные попытки к деблокированию. Весь январь шли ожесточённые бои, противник упорно оборонялся, но советские войска неуклонно продвигались вперёд. 18 января они освободили Пешт, а 13 февраля Буду. С ликвидацией будапештской группировки врага перед советскими войсками на южном участке фронта стали новые задачи.

Успешно развивались боевые действия и на территории Словакии. В январе и феврале войска 2-го и 4-го Украинских фронтов освободили большую часть страны. Успешно действовали и партизанские отряды. Это видно из подборки сводок и отчетов УШПД и штабов партизанского движения при Военных советах некоторых Украинских фронтов (документ № 93).

Партизанские отряды, соединившись с частями Красной Армии, оказались на освобождённой территории. Другие партизанские отряды по разным причинам вынуждены были переходить линию фронта и соединяться с частями Красной Армии (документ № 94). Важно было сохранить эти боевые единицы и привлечь их к дальнейшей активной борьбе против оккупантов. В связи с этим К.Готвальд обратился к Г.Димитрову с письмом, в котором просил посодействовать в том, чтобы влить эти партизанские отряды в 1-й чехословацкий корпус под командованием Свободы (документ № 95).

Реализация идеи, изложенной К.Готвальдом в документе от 2 февраля, позволила в последующем развернуть 1-й Чехословацкий армейский корпус в 1-ю Чехословацкую армию.

В связи с успешными наступательными операциями Красной Армии на южном участке советско-германского фронта Генеральный штаб, штабы соответствующих фронтов всё больше и больше нуждались в сведениях о войсках противника, их оснащении, рубежах обороны, мощностях военных заводов и т.п.

РУ ГШКА, разведотделы фронтов с февраля 1945 года активизировали свою деятельность по засылке разведгрупп в глубокий тыл противника. Заявки «на крылья» для десантников сыпались со всех сторон.

В первых числах февраля в штаб 4-го авиакорпуса за подписью генерал-лейтенанта Н.В.Перминова поступил следующий документ: «Командующий воздушной армией приказал: 1. В период до 20 февраля произвести выброску людей и груза Разведуправления Генштаба КА в следующие пункты (далее идет перечисление в количестве двадцати одного. – А.С.). 2. Всего произвести двадцать один самолёторейс, для чего на аэродроме Мелец сосредоточить необходимое количество самолётов Б-25, обеспечив их ГСМ

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 241.

<sup>2</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 517, л. 94

<sup>3</sup> Там же, д. 521, л. 17.

<sup>4</sup> Там же, д. 522, л. 5.

в достаточном для выполнения спецзаданий количестве. 3. Маршруты строить с расчётом обхода крупных населённых пунктов. 4. В первые лётные дни (при наличии погоды) немедленно приступить к выброске. 5. Хорошо продумать организацию полётов на выполнение этого задания, исходя из условий погоды и удаления целей.

Для увязки всех вопросов, связанных с выполнением операции по выброске людей и груза (условия и точки сброса, сигналы и т. д.), к вам выезжает представитель РУ ГШ КА генерал-майор Шерстнёв»<sup>1</sup>.

Пять пунктов, из всех перечисленных, находились на территории Чехословакии. Выполнение заявки РУ ГШ КА, в том числе и на Чехословакию, генерал Г.С.Счётчиков возложил на командира 14-й авиадивизии, приказав составить специальный план её реализации.

Выполняя приказ, командование авиадивизии приступило к переброске на аэродром Мелец части экипажей 15-го авиаполка. 12 февраля выделенный лётный состав изучил кроки этого аэродрома и подготовился для перелёта. Через четыре дня в Мелец прилетел заместитель командира авиадивизии полковник А.А.Скворцов, который 19 февраля принял пять, а на следующий день ещё шесть экипажей.

Кроме этого, было решено для выполнения специального задания из Калиновки во Львов перебросить несколько наиболее подготовленных экипажей во главе с командиром эскадрильи А.В.Дудаковым. В группу вошли экипажи Т.Ф.Силенкова, А.Т.Анисимова, Б.С.Высоцкого. 11 февраля группа перелетела на львовский аэродром.

В конце января РО 1-го Украинского фронта обратился к Голованову с просьбой выделить один экипаж для заброски в тыл врага людей и грузов. Работать предстояло с аэродрома Ченстохова на польской территории. Опускаясь по инстанциям вниз, заявка дошла до конкретного исполнителя – экипажа 340-го авиаполка под руководством командира корабля А.А.Морозова.

Небольшую характеристику своему боевому коллективу дал стрелок Алексей Николаевич Селивон: «Экипаж наш был авторитетным в полку и многонациональным: командир, второй пилот Иван Андреевич Попов, борттехник Анатолий Андреевич Михалёв и радист – русские, я – украинец, а штурман – еврей. Очень хороший парень и как человек, и как штурман. Его в полку за штурманские способности называли «ищейкой». Всегда найдёт цель и промаха не даст. Вероятно, поэтому наш экипаж и отправили в Ченстохов для выполнения особых заданий».

К этой характеристике следует добавить одну существенную деталь – молодость. Алексей Андреевич Морозов, уроженец Смоленска, 1922 года рождения. Штурман Абрам Маркович Поляк – одноклассник с командиром. После десятилетки пару лет работал слесарем. Перед войной поступил в Харьковское училище штурманов. Окончил его в 1943 году.

Этого же года рождения и стрелок Селивон. До войны трудился в колхозе села Шестовица Черниговской области. В армию призвался в мае 1941 года. А тут война. Где только не пришлось ползать со своим станковым пулемётом под огнём противника. На смоленском направлении из семидесяти шести человек пулемётной роты осталось только шестеро. Ранение под Курском. Пять месяцев, пока не зажила нога, «мозолил» спину и бока на госпитальной койке. Закончив обучение на воздушного стрелка в Троицком военном училище, прибыл в полк на свою родную Черниговщину.

Лётчик Попов – уроженец Фрунзе. Родился в 1923 году. Борттехник Михалёв тоже этого года. Радисту Борису Бахтыреву, тогда просто Борьке, уроженцу Свердловска, исполнилось всего лишь восемнадцать.

Вот такому экипажу командир авиаполка Фёдор Степанов доверил выполнение задания РО 1-го Украинского фронта. На Ли-2 с бортовым номером «11» перелетели к месту назначения 2 февраля. Представитель РО фронта подполковник Соболев поставил экипажу задачу: готовиться к серьезным полетам.

Устроились на частных квартирах. Морозов и Поляк подселелись к хозяйке, у которой было двое подростковых детей – дочь Ирена и сын Тадеуш. На квартире Михалёва и Селивона дочь хозяйки была повзрослей. Ухаживаний со стороны борттехника и радиста она не отвергала, но было заметно, что предпочтение отдаёт последнему.

Была еще одна квартира, как бы штабная. Здесь ставились задачи, производился разбор полётов, а вечерами лётчики и представители разведотдела организовывали совместные ужины. Завтракали и обедали в столовой одной из воинских частей. Самолёт находился на аэродроме, расположенном в двадцати минутах езды от Ченстохова.

10 февраля экипаж в срочном порядке вызвали в штабную квартиру. Моложавый генерал познакомился со всеми и сказал:

– Пришло время работать. Будете возить подготовленные разведывательные группы. Задания у них серьезные, от их выполнения зависят судьбы сотен, а то и тысяч людей фронта. А вот как они его выполняют, во многом будет зависеть и от вас, товарищи лётчики. Завтра первый полёт. «Что», «куда» и «как» – всё через подполковника Соболева.

Первые три полёта (11, 14 и 17 февраля) с разведчиками на борту экипаж осуществил на несколько точек, расположенных на территории Германии. Сработали без замечаний.

18 февраля в штабной квартире Соболев поставил новую задачу: сбросить двух разведчиков в районе Праги. Проложили маршрут, произвели необходимые расчёты и выехали на аэродром для оказания помощи

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 37, л. 2.

борттехнику в подготовке самолёта к полёту. На метеостанции проанализировали прогноз погоды. Он был вполне удовлетворительный.

После ужина на двух «верлисах» вернулись на аэродром. Одна из машин ушла за Соболевым и десантниками. Их оказалось двое.

Полёт экипажа с разведчиками на борту – это перекрёсток, на котором встречаются совершенно незнакомые небольшие коллективы людей, пришедшие на этот перекрёсток своими дорогами. У них разные судьбы, за ними стоят разные ведомства. Это только кажется, что экипаж и разведгруппа встречаются случайно. Нет, их сводит продиктованная реальной необходимостью, осознанная и целенаправленная деятельность нескольких десятков людей.

Как у членов экипажа, так и у членов разведгруппы свои пути-дороги. Прошли их, прежде чем встретиться в РО 1-го Украинского фронта, и два разведчика.

О том, кто они, какое имели задание и как его выполнили, рассказали в статье «Звезда» и «Лев», помещённой в «Комсомольской правде» за 18, 20, 23 и 24 апреля 1965 года авторы З.Домкаж, В.Понизовский и М.Сырчук. Воспользуюсь их материалом. Кроме этого, в моём распоряжении сведения из архива ГРУ, а также воспоминания штурмана А.М.Поляка и радиста А.Н.Селивона. Вкупе с этими источниками расскажу о разведчиках, их полёте и работе в тылу врага.

Истинные имена разведчиков: белорус Иван Прокофьевич Курилович и чех Степан Шагур. Курилович – родом из Западной Белоруссии (деревня Старомлина, Холмского района, Пинской области). Родился в 1911 году. Превратностями судьбы и по воле родителей оказался в Аргентине. Будучи юношей, вступил в коммунистическую партию.

Присущий коммунистам дух интернационализма, привёл его в Испанию. В рядах Республиканской армии сражался два года. Попал в плен к фашистам, оказался во французском концлагере, бежал, через советское полпредство добился гражданства СССР.

Большая война окончательно поставила его в ряды антифашистов. По заданию ЦК Польской компартии во Франции с марта 1943-го по 2 февраля 1944 года находился в составе «Совета пяти» и как заместитель председателя этого Совета руководил партизанским движением в западных областях Украины. Проживал легально во Львове. Подпольная кличка «Ришард». Все члены Совета были связаны с командующим партизанским движением Польши, работавшим под псевдонимом «Франек» и проживавшим в Варшаве.

7 марта 1944 года Курилович перешёл линию фронта и оказался в РО 1-го Украинского фронта. После короткой подготовки (с 3 по 17 июня) под руководством майора Петрова вместе с радисткой Донской («Символ») десантировался с самолёта Ли-2 в пятнадцати километрах западнее города Злочев. С 26 июня легализовались во Львове где он, используя обширные связи и знакомых, быстро и правильно организовал разведку гарнизонов, установил расположение частей и их штабов, а также наладил и вёл систематическое наблюдение за военными перевозками. 27 июля Львов был освобождён. Группа под кодовым названием «Лукашевич» задание выполнила весьма успешно. За это время в Центр ушло 30 радиogramм с ценными сведениями, связанными с освобождением города. Иван Курилович был представлен к правительственной награде<sup>1</sup>.

Затем выполнил ещё ряд разведывательно-диверсионных заданий. Пришло время, и его опыт понадобился для серьёзной работы в Чехословакии. Нужен был напарник – радист высокой квалификации. Им оказался чех Степан Шагур. Родился в 1914 году в местечке Завадка Закарпатского Украинского округа. Восьмилетку закончил в городе Прешове. В 1936 – 1939 годах служил в чехословацкой армии, после демобилизации занимался сельским хозяйством. В июне 1940 года незаконно перешёл границу СССР, за что был осуждён на пять лет. В декабре 1942 года освобождён и направлен в Бузулук, где комплектовалась чехословацкая воинская часть. Некоторое время являлся инструктором по радиоделу в Новохопёрске. Участвовал в боевых операциях в составе 1-й чехословацкой бригады, дошёл до Киева. За успехи награждён чехословацким боевым крестом и получил звание ротмистра. В декабре 1943 года направлен в спецшколу при чехословацкой военной миссии в Москве, прошёл курс агентурной подготовки.

За время учёбы у командования сложилось определенное мнение, и оно сделало вывод: «Учитывая хорошее общее, политическое и военное развитие, может быть использован для ответственного задания в тылу противника». Именно для такого ответственного задания и понадобился Степан Шагур разведотделу 1-го Украинского фронта.

Группу под тем же кодовым названием «Лукашевич» готовили заблаговременно и тщательно – с 20 ноября 1944-го по февраль 1945 года. Надо было определить безопасный район выброски, подготовить для десантников конспиративные квартиры. Это мог сделать человек смелый и находчивый, имеющий связь с пражским подпольем.

Такое задание штаб партизанского движения Словакии дал молодому бойцу Ваврицу Корчише. В конце декабря, имея необходимые адреса, он был уже в Праге. Пражские патриоты определили район выброски, дату и пароль. В январе эти сведения поступили в РО фронта.

Начался завершающий этап подготовки разведчиков. Курилович стал Степаном Сулигой («Лукашевич»), а Шагур – Яном Коларом («Дидро»).

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9513, д. 8, л. 300 – 305.

Работать предстояло в районе самой Праги. Надо было установить связь с чехословацким подпольем, найти верных патриотов-помощников, через них обеспечить сбор разведанных и систематически передавать их в РО фронта.

Так встретились на аэродроме Ченстохов вечером 18 февраля экипаж 340-го авиаполка и разведгруппа «Лукашевич». Поздоровались, обменялись рукопожатиями. Командир авиаполка Степанов и начальник оперативной группы РО фронта Соболев дали каждый своим подчинённым последние указания, пожелали доброго пути.

Он действительно оказался добрым. В заданную точку добрались благополучно. Авторы очерка в «Комсомольской правде» пишут, что над линией фронта самолёт был атакован истребителем противника, но лётчики увели его в облака и ушли от преследования. Штурман и стрелок об этих деталях не упоминают.

За несколько минут до сброса в салоне самолёта загудела сирена, сигнализирующая о том, что пассажирам следует приготовиться, и тут же к ним вышел борттехник.

– Подлетаем!

Сулига и Колар встали, поправили амуницию, головные уборы, подтянули ремни. Анатолий Михалёв зашелкнул карабины вытяжных парашютов за трос, открыл дверь. Струя холодного воздуха ворвалась в салон. Пассажиры подошли ближе, выглянули наружу. В чёрной бездне – ни огонька. Жуть, да и только.

От мысли, что туда через минуту-вторую надо будет шагнуть, стало не по себе. Новый звук сирены оповестил, что неприятный миг наступил. Собрав всю свою волю в кулак, Сулига шагнул за борт. Михалёв рукой придержал Колара, дождался, когда ослабнет фал, затем скомандовал: «Пошёл!».

Через три часа после вылета Алексей Морозов и Иван Попов приземлились уставшую машину на аэродроме Ченстохов. Экипаж встретили Соболев и Селивёрстов. Командир корабля доложил о выполнении задания. Помогли борттехнику заправить самолёт, сдали его под охрану и, втиснувшись в два «виллиса», покатали на отдых. В штабной квартире баянист из разведотдела, ловко перебирая перламутровые клавиши инструмента, играл встречный марш.

Так ребята из разведотдела встречали экипаж после каждого вылета. К авиаторам они относились радушно, с уважением, чувствовалось, что работа их вполне удовлетворяла. Ужин с разумной долей спиртного был «богатый». Так выразился радист Алексей Селивон в одном из писем ко мне.

Известий от парашютистов ждали почти сутки. Лишь к исходу следующего дня пришла радиограмма: «Приземлились благополучно, приступаем к работе». Задания на ночь не было, поэтому в штабной квартире состоялся еще один ужин. Теперь в честь благополучного десантирования.

А что десантники? Не успел Сулига, покинув самолёт, опомниться, как резкий толчок остановил его свободное падение, и он закачался, под белым куполом парашюта. Поднял голову. В стороне, чуть выше, плавно спускался Колар. На шестисотметровой высоте царил тишина. Лишь где-то вдали рокотали моторы уходящего на восток самолёта. Посмотрел вниз, земля медленно приближалась. Привел себя в готовность. Это был первый в его жизни прыжок.

Приземлился не очень-то мягко, но без каких-либо происшествий. Вскочил на ноги, погасил купол, отстегнул лямки. Прислушался. В ночном безмолвии – ни звука. Быстро прикопал шёлк парашюта, ещё раз прислушался. Тишина. Подал условный звуковой сигнал. Услышав ответ, пошёл на сближение. Руку своему напарнику пожимал так горячо, словно они расстались не пять минут назад, а бог весть когда.

Разведчики благополучно приземлились в двух километрах от деревни Петровице (15 км юго-восточнее Праги). Спрятали парашюты, замаскировали груз, проанализировали обстановку в районе приземления и направились в деревню Неханице, что южнее Праги, на связь с хозяином конспиративной квартиры Йозефом Глухи. Первая радиосвязь с Центром состоялась 21 февраля.

И вот тут надо сказать о том, что поведал архив ГРУ и о чём не сказано ни в очерке, ни в воспоминаниях членов экипажа. Оказывается, группа состояла из трёх человек. Готовилась к заброске и радистка, которая работала с Куриловичем во Львове – Донская Людмила Александровна («Символ»), 1923 года рождения, уроженка Харькова. Перед войной закончила два курса Харьковского машиностроительного института. С июля 1941 года партизанила. Была привлечена к разведывательной работе, шесть раз побывала в тылу врага.

Так вот в первой радиосвязи с Центром Сулига сообщил: «Галя отказалась прыгать. У нас осталось 100 долларов и 7 тысяч марок». Причина отказа в оперативных документах разведгруппы не объяснена. В воспоминаниях членов экипажа не упоминается о том, что они привезли в Ченстохов третьего пассажира. Этот факт не отражён и в очерке «Комсомольской правды». Может быть, в связи с отказом радистки прыгать и продиктована просьба «Лукашевича» от 25 февраля, через неделю после приземления, о том, чтобы Центр организовал доставку двух радистов?

Хозяин конспиративной квартиры Глухи оказал разведчикам тёплый и радушный приём. Уже через несколько дней после приземления Сулига и Колар стали обрастать друзьями. Вскоре Степан познакомился с Верой Цириновой, она и её муж Карел работали на пражском авиационном заводе «Аэро». Через них разведчики установили связь с заводской подпольной организацией и создали резидентурную группу «Козак». Информация о выпускавшихся на «Аэро» истребителях пошла в Центр. Кроме этого, группа стала собирать сведения о перевозках по железной дороге, о танковом полигоне в Миловицах и состоянии оборонительных сооружений на реке Лабе.



Через сына Глухи, на конспиративной квартире которого жил Сулига, удалось создать ещё одну резиденцию – «Дуб». Поток ценной информации увеличился. Её порой поступало так много, что Колар не успевал ее обрабатывать и передавать.

17 марта Степану Сулиге исполнилось двадцать восемь. О дне своего рождения никому не сказал: кому это интересно, да и работы было по горло.

Агентурные связи расширялись. Удалось даже привлечь к работе ассистентов коменданта криминальной полиции Праги Чижинского и Челеду. Поток ценнейшей информации всё увеличивался.

В конце марта десантировались обещанные Центром два радиста. Их встретили, устроили на конспиративные квартиры и стали готовить к работе.

3 апреля под вечер Сулига приехал в Неханице, где у чешского патриота Глухи квартировал Колар. Надо было срочно передать в Центр самые свежие разведанные. Радист упрямил своего «шефа» остаться на ночь. Когда Сулига уснул, Ян сел за обработку материалов: перевёл с чешского языка на русский, зашифровал. А рано утром забрался на чердак, достал из тайника рацию, растянул антенну, включил передатчик.

Дом Глухи находился на окраине посёлка. За полем, приютившись у лесной кромки, стоял отель «Рене», а в нём находился гитлеровский штаб одной из воинских частей. Не знал Колар, что его рация уже давно пеленгуется. А в это утро информации было так много, и она была настолько важна, что радист, нарушая инструкцию, находился в эфире не тридцать положенных минут, а несколько часов.

Немцы шли по полю, растянувшись в густую цепь. Дородные овчарки, натягивая длинные поводки, увлекали за собой своих хозяев. Заметив опасность, радист решил предупредить Глухи и Сулигу! Свернув свое хозяйство, он спустился вниз, открыл дверь. Два эсэсовца навели на него автоматы. Он и не знал, что передовая команда прочёсывания была уже в доме. Сулига, старик Глухи и его дочь Мария стояли у стены, подняв руки. Их здесь же допросил советник гестапо доктор юриспруденции Алоис Хорнишер. Они молчали. Нашли рацию и несколько зашифрованных, но ещё не переданных радиogramм. Стали бить. Они всё отрицали. Не добившись ничего, Хорнишер приказал отправить арестованных в тюрьму Панкрац. Здесь они прошли все круги ада.

Разведчиков зверски пытали, стараясь выбить из них признание. Вот запись, сделанная рукой Колара: «Меня начали бить по голове и лицу. Потом связали руки, натянули их на колени, проделали палку, перевернули и начали бить палками. Ломавшиеся палки заменяли новыми, уставших гестаповцев сменяли другие. Потом стали бить резиновой палкой с железным наконечником. Вытянули из комнаты за волосы так, что все волосы остались в руке того, кто тянул».

Пытали и Сулигу. Применяли электроток, капали на открытые раны кислоты. Но и он, надеясь на скорое освобождение, отвергал предъявленные обвинения. В застенки попали практически все сподвижники разведчиков – вся семья Глухи, Вера Циринова и другие. Её муж Карел успел скрыться и уйти в партизанский отряд.

Никто из арестованных не погиб, всех освободила восставшая Прага. Авторы очерка приводят слова Колара по этому поводу: «Я знал, что без суда приговорён к смертной казни. Следователям так ничего и не сказал, и они уже перестали возить на допросы в Печкарию (главный штаб тайной полиции в Праге. – А.С.) И вдруг 5 мая утром услышал: в Праге восстание. В пять часов вечера в Панкрац ворвались революционные гвардейцы. Они разбили запоры и освободили нас».

Когда после сеанса 4 апреля Колар перестал выходить на связь и в эфире не появились отправленные Сулиге два радиста, Соболев почувствовал, что произошло непоправимое. Подполковник взял несколько жёлтых папок с грифом «Совершенно секретно». В них находились все данные на Сулигу и Колара; справки, характеристики, автобиографии и радиотелеграммы.

Вчитываясь в каждую строку, слово и букву, Соболев пытался понять, что произошло с одной из самых ценных групп из всех, засланных разведотделом в глубокий тыл врага. Разведчики опытные, прекрасно легализовались в городе, где гестаповцев и контрразведчиков больше, чем в самом Берлине, создали разветвлённую агентурную сеть. А какая информация! Ей цены нет! Что же произошло? Ответа подполковник не находил. Его дали послевоенные события.

Авторы газетной статьи приводят показания Хорнишера, арестованного органами безопасности Чехословакии после окончания войны. В них раскрыта причина провала группы «Лукашевич»: «В феврале 1945 года службой подслушивания была установлена деятельность нелегального передатчика, находившегося вблизи села Иелове. Дальнейшей пеленгацией было установлено, что передатчик находится в селе Неханице. За передатчиком велось непрерывное наблюдение. Село Неханице было окружено несколькими ротами СС. Пеленгаторы были применены вблизи направления передачи, которое показало на дом Глухи. В квартире семьи Глухи были арестованы чужие лица Сулига и Колар. Арестованные были подвергнуты острому допросу с целью добиться их признания, так как они всё упорно отрицали».

Такова причина провала разведывательной группы «Лукашевич» – нарушение правил режима радиосекретности, слишком дерзкая работа под носом у врага. Полтора месяца действовали разведчики в Праге, посылая в разведотдел фронта из очень важного района вокруг чешской столицы ценнейшую информацию о противнике.

Где-то и в какое-то время ошиблись. Поток информации прекратился. А ведь до конца войны оставался еще месяц. Сколько бы еще ценных сведений они смогли бы передать! Тем более, что Вторая мировая война на Европейском континенте кончалась именно здесь – в золотой Праге.

И, тем не менее, вклад резидентуры «Лукашевич» в дело разгрома врага значителен. Газетному очерку предпослан эпиграф – оценка деятельности разведчиков начальником оперативной группы РО 1-го Украинского фронта: «Они действительно выполняли особо важное задание командования Красной Армии и принимали активное участие в партизанском движении в Чехословакии. При выполнении заданий проявили себя храбрыми, мужественными, преданными своей Родине и делу освобождения славянских народов от немецко-фашистских оккупантов».

А вот оценка, зафиксированная в архивном документе: «Группе удалось полностью вскрыть группировку войск, расположение штабов, аэродромов, складов, военно-промышленных предприятий, расположенных в Праге и её окрестностях, следить за железнодорожными перевозками через пражский узел. С 21 февраля по 4 апреля 1945 года передано более пятидесяти радиogramм с ценными разведсведениями»<sup>1</sup>.

С очерком я познакомился десять лет тому назад. Из него узнал и послевоенную судьбу наших героев. На момент опубликования материала в «Комсомольской правде» все они были живы. Писать в Прагу Степану Шагуру (Яну Колару) не решился. А вот во Львов, в квартиру 8 пятого дома по улице Осипенко Ивану Прокофьевичу Куриловичу (Степан Сулига) написал. Ответ пришёл быстро. Дочь Куриловича Надежда Василенко сообщила: «Анатолий Михайлович, пишет вам младшая дочь Ивана Прокофьевича. Ваше письмо опоздало на 13 лет: в июле 1975 года в городе Русе, у себя в каюте скончался мой отец. Так что на все ваши вопросы я не смогу ответить».

Такова судьба членов разведывательной группы «Лукашевич», десантированной в ночь на 19 февраля с борта самолета № 11 экипажем 340-го авиаполка под руководством командира корабля Алексея Андреевича Морозова.

Пришло время рассказать о тех двух радистах, которых РО 1-го Украинского фронта отправил на помощь своей резидентуре «Лукашевич» в Праге.

Над селом Неханице самолёт появился в полночь 26 марта. Перед вылетом Соболев попросил сделать два захода с тем, чтобы мешок с запасными батареями для радиостанции опустить на место приземления парашютистов. Эту просьбу экипаж выполнил. Десантники приземлились нормально, сумели проследить за спускаемым грузом и нашли его. Их встречали. Обменявшись паролем, стали знакомиться.

На помощь Колару прилетел двадцатилетний Зенон Чех «Юрий». Уроженец города Коломыя Станиславской области. Специалист первоклассный: он еще до войны служил в полку связи. По национальности – поляк, воевал на территории СССР в Первой польской армии.

Познакомившись с общей обстановкой, Зенон начал готовиться к работе, но через три дня после ареста Сулиги и Колара взяли на конспиративной квартире и его. Освобождён в мае восставшим народом.

Второй радист – Павел Зуйкевич «Тадеуш», совсем юноша, родом из-под Пинска. После прилёта он скрывался на квартире у полковника в отставке Филиппа. Узнав об аресте Сулиги и Колара, патриот спрятал парня с радиостанцией в лесу. 7 апреля Павел пришёл в дом поесть и погреться, но нарвался на засаду. Зуйкевич отстреливался, однако силы были неравны. «Тадеуш» застрелился. Так, не успев передать ни одной радиogramмы, погиб на чужбине юный Павел Зуйкевич. Такое впечатление, что прилетел в Прагу за смертью.

И последнее. Авторы назвали свой очерк «Звезда» и «Лев». Это символы: «Звезда» – Советского Союза, «Лев» – Чехословацкой Республики...

16 февраля генерал Н.В.Перминов получил от начальника спецотдела НКО генерал-майора А.Ф.Беднякова следующий документ: «Согласно договоренности с маршалом авиации Худяковым прошу вашего распоряжения командиру 14-й авиадивизии о выброске грузов и двух человек в Чехословакию с базы Калиновка в количестве тридцати самолётов на цели:

- 4 км южнее Валашке-Бела (26 км восточнее Тренчина) – семь самолёто-вылетов на сигнал три костра треугольником и ракета;
- высота 1648 (19 км юго-восточнее Ружомберока) – четыре самолёто-вылета на сигнал три костра в линию, крайний костёр мигающий, заходить со стороны мигающего;
- Копаница (28 северо-западнее Жилины) – восемь рейсов на сигнал три костра треугольником и зелёная ракета;
- Нова-Легота (40 км севернее Нитры) – пять вылетов на сигнал такой же, что и на Копаница;
- Остри-Грунь (24 км южнее Прьевидза) – пять вылетов на сигнал три костра треугольником;
- Мазуры (40 км южнее Цешина) – один рейс с двумя пассажирами без сигналов».

Вскоре пришёл уточняющий документ: «Прошу вашего распоряжения командиру 14-й дивизии об изменении целей выброски грузов:

- Вместо цели Бела-Буковина выбросить на цель у дер. Хлебске на сигнал пять костров «конвертом», внутренний костёр при появлении самолёта гаснет;

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9513, д. 8, л. 408 – 418.

– вместо цели Копаница выбросить на цель у села Вестинек на сигнал четыре костра в линию и белая ракета вдоль костров»<sup>1</sup>.

В ночь на 21 февраля Ли-2 под номером «одиннадцать» стартовал с аэродрома Ченстохов и вновь взял курс на Чехословакию. В районе города Чешска-Пржебова он выбросил еще одну группу разведчиков. О дате и самом полёте мне рассказал в письме Абрам Поляк. Он сообщил, что задание они выполнили, но при возвращении на самолёте забарахлил один из моторов, и для устранения неисправности надо было возвращаться на базу. 22 февраля Соболев подписал все боевые документы и тепло простился с любившимися ему лётчиками.

О количестве пассажиров на борту самолёта в том последнем вылете Поляк ничего не сообщил. Наша переписка состоялась десять лет тому назад. Фактура, изложенная в его письмах, «утонула» в потоке другой ветеранской информации, и я совершенно забыл, что кто-то летал с аэродрома Ченстохов. И даже тогда, когда «перелопачивал» в библиотеке имени В.И.Ленина литературу о разведчиках, в книге Бориса Харитонова «Особое задание» нашёл его рапорт о дате и месте вылета самолёта, доставившего группу в тыл, я всего лишь подумал: «Вероятно, эту работу выполнил кто-то из лётчиков АДД».

Вот эта информация: «20 февраля 1945 года в 22.30 с Ченстоховского аэродрома на самолёте Ли-2 № 11 выброшена в тыл противника группа «Крылов». Выброска произведена удачно. Все парашюты раскрылись».

Уже позже, когда у меня появились все даты полётов АДД в Чехословакию, а из литературы накопилась фактура о разведчиках, я стал сводить эти два источника. Данные Поляка и содержание рапорта – место и дата вылета, номер самолёта, а также место выброски – сошлись. Эврика!

...В преддверии дальнейших наступательных операций штабу 1-го Украинского фронта необходимы были достоверные данные о противнике в северо-восточной части Чехии. Разведотдел получил приказ подготовить и забросить в район Чешка-Пржебова специальную разведывательно-диверсионную группу.

В связи с тем, что основная задача группы сводилась к разведке, было решено включить в её состав, помимо командира, трёх радистов и четырёх разведчиков. Подбирали из тех, кто уже побывал в тылу врага и имел опыт разведывательно-диверсионной работы.

Постепенно в ходе подготовки группы обозначились основные её задачи. Свою конкретизацию они получили в боевом приказе, оформленном в день вылета: «Для выполнения особого задания в тылу противника назначается группа в количестве восьми человек. Командир группы – Харитонов Б.П. («Крылов»), зам. командира и старший радист Лобацев С.И. («Радий»), радисты Пичкарь Д.В. («Икар»), Саратова М.Д. («Лара»), разведчики Сопко И.Д. («Поль»), Виклюк М.П. («Бронислав»), Богданов А.Е. («Козырь»), Мельников П.Т. («Огар»).

Группе приказано высадиться в тылу противника авиадесантом в районе города Чешка-Пржебова с задачами: связаться в городе с чешскими нелегальными резидентами подпольщиками-патриотами «Дитром», «Фиал-Вацлавом», радиофицировать их, укрепить организационно и осуществлять руководство. Наладить связь с Центром, производить разведку дислокации частей противника в пунктах Чешка-Пржебова, Градец-Кралёвски, Млада-Болеслав, Циттау; установить нумерацию частей, состав, организацию и численность войск противника; выявить наличие и характер его оборонительных сооружений, места нахождения аэродромов, количество и типы базирующихся на них самолётов в районе деятельности группы; освещать переброску войск и техники по железным и шоссейным дорогам в направлениях: Забржег – Чешка-Пржебова – Градец-Кралёвски, Грулик – Усти – Пардубице; обратить особое внимание на передвижение танковых и моторизованных частей противника; с целью получения документальных данных о противнике производить нападения на штабные машины, брать в плен отдельных лиц высшего и старшего офицерского состава, а также связанных и посыльных; уничтожать склады боеприпасов и горючего в районе действия группы. Особо ставилась задача: после радиофикации резидентов «Дитра» и «Фиал-Вацлава» и их организационного укрепления, передать на самостоятельную радиосвязь с Центром»<sup>2</sup>.

Из подобранного состава группы только двое радистов – Майя Саратова и Дмитрий Пичкарь – забрасывались в тыл врага впервые. Все остальные, как выразился на страницах книги Борис Петрович Харитонов, прошли «партизанскую академию в отряде Дмитрия Медведева «Победители».

Они встретились за тридцать минут до вылета – шестёрка членов экипажа Ли-2 под руководством Алексея Морозова и восьмёрка разведчиков группы под кодовым названием «Крылов» под командованием Бориса Харитонова. Никто из них до этого друг друга никогда не видел. Вместе они провели около трёх часов, расстались в воздухе, так и не узнав друг о друге ничего, даже имени. Так тогда было положено.

Полёт протекал без каких-либо особых осложнений. Всё началось после того, как десантники оказались под куполами своих парашютов и, преодолев расстояние в шестьсот метров, встретились с землёй в районе местечка Хрудим (13 км южнее Пардубице). Не для всех эта встреча оказалась благополучной.

Иван Сопко («Поль») заметил, что опускается на какое-то строение уже тогда, когда что-то подправить стропами было уже невозможно. Благо черепичная крыша, приняв удар десантника с грузом, выдержала, и он, не застряв на ней, скатился вниз. Перепуганная собака, отродясь не видевшая, чтобы люди входили во двор не через калитку, а падали прямо с неба, подняла такой злобный лай, что Сопко, моментально отстегнув

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 37, л. 25.

<sup>2</sup> Архив ГРУ, оп. 9651, д. 2, л. 172.

лямки парашюта, легко взял почти двухметровую высоту дворового забора и, словно спринтер, понёсся к темневшей ленточке леса.

А пёс продолжал оглашать сонную округу своим собачьим ругательством, только теперь не из-за испуга, а от злости на то, что цепь не позволила порвать штаны пришельцу с небес. Набрехавшись всласть, он излил свою злобу на парашютном шёлке.

Тело Михаила Виклюка («Бронислав»), подготовленное к приземлению, прошло между кронами двух больших деревьев и, тормознувшись зацепившимся за них куполом парашюта, повисло метрах в пяти от земли. Раскачавшись на стропах, десантник сумел обхватить ствол сосны руками и ногами. Держаться было трудно – между телом и деревом оказался вещевой мешок. Вместо того чтобы его сбросить, Виклюк взялся за нож и начал резать стропы.

В тот момент, когда он тянулся к самой дальней стропе левая рука соскользнула со ствола, и разведчик, не разжимая ног, опрокинулся головой вниз. Поднять свое тело за счет брюшных мышц он не мог – весь висевший на нём груз сполз ему на голову и тянул вниз... Потеряв силы, Виклюк разжал ноги. Нашли его у той же сосны с залитым кровью лицом и изрядными ушибами. Серьёзные травмы получил А.Е. Богданов («Козырь»). Но главная беда заключалась в том, что не был найден П.Т. Мельников («Огар»).

Было очевидным, что при приземлении десантники здорово наследили: парашют, брошенный Сопко в одном из дворов хутора, и парашют Виклюка, зависший на кронах сосен, являлись опасной уликой. Надо было срочно уходить.

А тут ещё выяснилось, что экипаж выбросил группу в незапланированном месте. Эту неприятность установили с помощью указательной таблички, прибитой к столбу при въезде в село Рабштайнска Лыгота. Оставив Виклюка в районе приземления для лечения, тронулись в путь. Разведчик, шедший последним, тщательно посыпал следы махоркой. На первой же днёвке донесли в центр: «Группа выброшена в районе города Хрудим с ошибкой на 35 километров от намеченного места, «Бронислав» сильно побился. «Огар» при приземлении не найден. Принял решение уходить в лес в направлении города Высоке Място. Крылов».

Шли только в тёмное время суток. Утром, измученные ночным переходом, падали в заросли кустарника и спали до вечера. Целая неделя ушла на исправление ошибки штурмана. Вряд ли без помощи жителей удалось бы благополучно завершить выход в заданный район.

Первое, что попытались сделать, так это установить связь в Ческа-Пржебове с теми подпольщиками, которых рекомендовал Центр. Вышли сюда 3 марта с большими надеждами, но десантников ожидали неприятности: их адреса оказались неверными. Но главное не это. Главное то, что так называемая резидентура оказалась совершенно негодной для такого серьёзного дела как разведка. Вот что зафиксировано в архивном документе: «Дитр» оказался 75-летним стариком, картёжником и пьяницей, не захотевшим даже выслушать нашего представителя. «Фиал-Вацлав» – 70-летний старик, работал дворником. При обращении к нему перепугался и заявил: «Уходите с моего двора, я не желаю с вами разговаривать».

Стали искать новых друзей. И они нашлись! Разворачивая сеть источников информации, приступили к выполнению задания разведотдела фронта. Каждый день радисты передавали сводки о работе близлежащих железных дорог, особенно такой артерии как Прага – Брно. Сами разведчики, получая сведения от многочисленных помощников, удивлялись, какое громадное количество живой силы и боевой техники перемещали фашисты по этой железной дороге.

Особенно разведработа активизировалась, когда на Харитонова по своей личной инициативе вышел штабс-капитан Милослав Вовес, бывший работник разведотдела Генерального штаба чехословацкой армии, убеждённый антифашист.

Это была находка! Имея деловые связи, офицер добывал совершенно секретные сведения о дислокации складов, аэродромов, воинских частей, снабжал разведгруппу бланками документов, проездными требованиями. Из его квартиры радистка Майя Саратова несколько раз передавала в Центр важную информацию.

В середине февраля войска 1-го Украинского фронта окружили на Одере город-крепость Бреслау. Гарнизон сопротивлялся отчаянно. Этому способствовала налаженная авиационная помощь блокированному городу. Штаб фронта приказал разведгруппе «Крылов» срочно установить, с каких аэродромов взлетают и берут курс на Бреслау немецкие транспортные самолёты.

Выяснить целеназначение аэродрома в селе Поухове близ Градец-Кралёвски взялся Вовес. Но ему удалось узнать только то, что на нём базируются транспортные самолёты и большое количество планёров. По ночам «юнкерсы», буксируя планёры, уходили на северо-восток, а возвращались уже одни. Всё говорило о том, что они держали курс на Бреслау. Но это было только предположение.

Для окончательного прояснения вопроса организовали захват контрольного пленного. Операция удалась. Унтер-офицер Эрвин Рипке подтвердил: поуховский аэродром работает исключительно на Бреслау. Ценные сведения немедленно ушли в эфир. Используя их, советская авиация нанесла по объекту бомбовый удар.

Получив сведения о том, что на авиационном заводе в городе Хоцени имеется так называемый секретный цех, разведчики стали выяснять, что он производит. Оказалось, что цех «Вува» (от «Вундерваффе», что означает «чудо-оружие». – А.С.) производит компактный насос и переключатель для ракет «ФАУ-2». Пробрать-

ся туда – затея немислимая. Но притормозить на несколько дней работу специального цеха – можно. Вскоре диверсионная группа вывела из строя понижающий трансформатор под Пардубице.

В своей книге Б.П.Харитонов писал: «Наконец сложный механизм разведки был создан, налажен и действовал. Ежедневно из городов и сёл, с железнодорожных станций к нам поступали сведения от многих и многих верных друзей. Внимательные глаза и чуткие уши наших помощников повсюду следили за врагом...

Особое внимание приходилось уделять работе железных дорог. Двухколейная дорога Прага – Брно проходила у нас под боком. Десятью шесть пар поездов в сутки пропускала эта дорога, а во время боёв за Вену поезда здесь шли с интервалами в пять минут... И каждый день Лобацев развёртывал рацию, связывался с радиоцентром: «Соколову. По дороге Пардубице – Усти с третьего на четвёртое апреля прошло на восток: войск СС 315 вагонов, танков «тигр» 28 штук, танков средних 15 штук, самоходных орудий 19 штук, бронемашин 30 штук, орудий разных 54 штуки, автомашин 649 штук, порожняка 449 вагонов... Сегодня за ночь на восток прошло 35 «тигров». Имеются данные, что движется танковая дивизия СС «Герман Геринг». Уточню и сообщу завтра. Крылов»<sup>1</sup>.

И так ежедневно. Сергей Лобацев и Майя Саратова «сидели на ключе» по несколько часов в сутки. «1-я танковая дивизия перемещается из-под города Глатц в город Вальденбург». «На аэродром Угарта близ Высоке Место прибыло около 120 самолётов типа «Ю-87», «Ю-88» и «Хайнкель-111». «По уточнённым данным установлено: в Велиховках, что 16 км севернее Градец-Кралёвски, дислоцируется штаб главнокомандующего немецкими войсками в протекторате. Главнокомандующий фельдмаршал Шернер. При штабе находятся ещё генерал-полковник Рихтер, генерал-лейтенант Байрут и группенфюрер СС Ритцерт. Узел связи при штабе имеет 160 телефонных линий, обслуживается 60 человеками».

16 апреля подготовили и отправили в Прагу радиста Пичкаря («Икар») вместе с завербованным резидентом по фамилии Аккерман, у которого в столице имелись хорошие связи и знакомые. «Икар» 29 апреля установил с группой радиосвязь и начал передавать данные о пражском гарнизоне. «К обороне Праги готовятся три немецкие дивизии – дивизия «Викинг» в районе Миловице, дивизия «Валенштейн» в районе Бенешов, 93-я пехотная дивизия в районе Чешский Брод. Кроме того, войска Власова в районе Бороун и разрозненные отряды эсэсовцев. Коммунисты-подпольщики готовят население к вооружённому восстанию, во всех крупных предприятиях формируются боевые отряды рабочих. «Икар».

«Соколову. Немцы хотят сдать Прагу американцам. 27 апреля доктор Франк выслал на переговоры к американцам в город Егер премьер-министра протектората Бинерта и министра Грибы».

Поток информации всё нарастал. Самые ценные сведения передавались в Центр радистами, но что делать с менее важными, которые вместе взятые, тоже могли пригодиться штабу фронта? К тому же накопилось много карт, схем и чертежей. Их по радиации не передашь. И тогда родился дерзкий план: напасть на аэродром авиационного завода в Хоцени, захватить самолёт, и на нём доставить документы за линию фронта.

В отряде находился бежавший из плена лётчик Сергей Пургин, который согласился взять в руки штурвал незнакомого ему самолёта. Вместе с ним должен был вылететь разведчик Александр Богданов. Операцию спланировали в ночь на 1 мая. Однако досадная оплошность помешала выполнить задуманное. Пришлось на аэродроме ввязаться в перестрелку с караульными. В бою погиб Александр Ефремович Богданов.

А Дмитрий Пичкарь побывал в лапах гестаповцев. Об этом сообщил приехавший 6 мая из Праги Аккерман. Радист включал свой «Северок» всегда за городом. 2 мая решил выйти в эфир прямо с квартиры и передать информацию о готовящемся восстании. Работу радиации немцы запеленговали. «Икар» отстреливался, был ранен и доставлен в гестапо. Его дальнейшая судьба осталась невыясненной.

9 мая разведчики в районе Высоке Место соединились с частями Красной Армии. Группа имела 40 человек, трофейную радиостанцию и четыре автомобиля. С 22 февраля по 9 мая она передала в Центр более восьмидесяти радиogramм с исключительно ценными сведениями о войсках противника и мероприятиях немецкого командования на территории Чехословакии<sup>2</sup>.

Таковы боевые дела разведгруппы «Крылов». Семьдесят пять дней находилась восьмёрка разведчиков в тылу врага, а сделала удивительно много. «Крылья» группе обеспечил экипаж Алексея Морозова...

Продолжал свою работу с аэродрома Кечкемет и экипаж Иосифа Казакевича. В ночь на 5 февраля Попович поставил задачу: «Выбросить семь человек и 300 кг груза на площадку в трёх километрах западнее пункта Габровани (18 км восточнее Брно)».

Так как бои по уничтожению окружённой группировки противника западнее столицы Венгрии ещё продолжались, решили идти прежним маршрутом на Вац. В 20 часов на борт самолёта поднялись шесть парней и одна девушка. В салон загрузили два мешка по 150 кг. Через десять минут «Лидочка» уже набирала высоту. До поворотного пункта полёт проходил при ясной погоде, после Ваца пошла облачность, однако не сплошная, и Коноваленко мог сличать свои расчёты с наземными ориентирами.

На точку вышли в назначенное время. Под контролем Герасименко десантники покинули борт за одну минуту. Все семь парашютов раскрылись. Борттехник Афанасий Чучалов задрал дверь. По всей видимо-

<sup>1</sup> Особое задание. – С. 138 – 139.

<sup>2</sup> Архив ГРУ, оп. 9514, д. 2, л.394 – 402.

сти, мне удалось установить состав десантированной группы, правда, дата приземления на несколько дней расходится...

В книге «Партизанские портреты» говорится о том, что 8 февраля в Ольшанских лесах приземлился десант в семь человек, оперативно подчиненный 2-му Украинскому фронту. Командир группы Георгий Сергеевич Жуков при приземлении погиб, его труп нашли и 19 февраля похоронили в селе Ольшаны. Командовать группой стал его заместитель старшина Иван Швецов. Вскоре местные жители стали называть его «Иванушкой», потом это название закрепилось и за всей группой.

Кроме названных командира и его заместителя в составе десанта были два радиста – Борис Жиленко и Анна Андриюшина, а также три разведчика – Ефим Казаков, Юрий Басков и Михаэл.

После приземления десантникам помогли жители села Витовице братья Губерт и Карле Ганики. Они нашли парашютистам удобное место в лесу, помогли построить жильё. С «Иванушкой» стал тесно сотрудничать житель Франтишек Полак. Хорошо зная Брно, он собирал разведсведения, а через многочисленных знакомых обеспечивал группу продовольствием.

Вскоре к отряду присоединился бежавший ещё летом 1944 года из плена Василий Кузничёв. 10 апреля десантники устроили налёт на дом немецкого лесничего в полесье Лготки. Однако там их ожидала западня, многие бойцы получили тяжёлые ранения. Ивана Шевцова, к примеру, со сквозными ранами в животе увезли в дом Ганики, где он ночью умер. Кузничёв с раздробленной правой рукой добрался до стоянки отряда и предупредил остальных членов группы об опасности.

Отряд стал уходить от наседавших фашистов. Обеспечивая его отступление, Кузничёв погиб. Получил тяжёлое ранение, от которого через несколько дней скончался, и Полак. В конце апреля оставшиеся десантники в местечке Вышков соединились с частями Красной Армии...

Такова судьба разведывательной группы «Иванушка», сброшенной экипажем Иосифа Казакевича.

В ночь на 20 февраля он держал курс на Моравску Оставу. На борту пять пассажира и небольшой груз. Над головой – полный диск луны, светло так, что видно бегущую по земле тень самолёта. Вышли на знакомую Трnavу и уже оттуда пошли строго на север, прямо на свою точку, что в двадцатипяти километрах на северо-запад от Моравской Оставы. В 23.05 Андрей Коноваленко дал команду на десантирование. Два человека покинули борт.

Пока разворачивались на 180 градусов, десантники преодолели высоту в тысячу метров и уже собирали свои парашюты. Через сорок минут, идя строго на юг, экипаж вышел на вторую точку, что в двенадцати километрах западнее Чичманы (62 км северо-западнее Зволена). С высоты 400 метров десантировались оставшиеся на борту три человека. Как только последний из них освободил дверь, борттехник Афанасий Чучалов и радист Александр Безденежных столкнули вниз мешок в 150 кг. Задание выполнено, курс – на Кечкемет<sup>1</sup>.

Через сутки Казакевич вновь пошёл на точку Габровани. На борту находились люди и груз. Земля костров не зажгла, пришлось возвращаться.

Еще один полёт совершил экипаж в феврале – в ночь на 26-е. На этот раз на территории Чехословакии предстояло найти точку в двадцатипяти километрах на юго-запад от Пардубице. На такую далёкую цель пришлось лететь впервые.

В связи с тем, что советские войска 13 февраля завершили ликвидацию окруженной группировки противника в районе Будапешта, маршрут проложили прямо через венгерскую столицу. На всем четырехсоткилометровом пути противодействия со стороны истребителей не встретили. В 22.50 на высоте пятисот метров простились с двумя пассажирами и легли на обратный курс.

Как в январе, так и в феврале экипаж Казакевича летал на задание не слишком часто – всего восемь вылетов. Причина тому – неблагоприятные метеоусловия в районе аэродрома и по маршруту.

В конце февраля в Кечкемет прилетели еще два экипажа 23-го авиаполка командиров кораблей Д.В. Качурявы и Н.П. Подлузского. Однако в Чехословакию они не летали, штурманы А.Я. Андроченко и Н.Н. Панкратов прокладывали маршруты на точки в Австрии. Эти задания давал РО 3-го Украинского фронта.

Почти весь период, пока два экипажа-одиночки работали на разведотделы 1-го и 2-го Украинских фронтов, 4-й авиакорпус в Чехословакию, преимущественно по погодным условиям, не летал. А необходимость в помощи партизанам была огромная. Это видно из донесения, которое поступило 15 февраля в штаб партизанского движения 4-го Украинского фронта:

«О состоянии 2-й чехословацкой бригады, где командиром Пржикрыл, на 10 февраля 1945 года: солдат и младших командиров – 320, офицеров – 60, ручных пулемётов – 9, автоматов – 184, остальное – винтовки. Патронов на автомат 30 штук, на пулемёт – 250, на винтовку – 50. Четверть личного состава без обуви, 20 процентов в бригаде больных, не способных передвигаться в горах.

Бригада неоднократно подвергалась внезапным нападениям противника и во второй половине декабря фактически прекратила существование»<sup>2</sup>.

Что и говорить, положение бригады было тяжёлым. Не лучше были вооружены и одеты и другие партизанские отряды. Помощи с воздуха ждали все. Но непогода продолжала чинить препятствия, да и проблем у различных ведомств было много. Их тоже надо было решать.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 49, л. 59.

<sup>2</sup> *Хнеупек Б.* Генерал с орденом Лев. – М., 1976. – С. 26.

19 февраля один Ли-2 54-й авиадивизии ушёл в район Брно с людьми и грузом, но, встретив в облаках обледенение, вернулся на свой аэродром. Задание РУ ГШ КА оставалось невыполненным ровно сутки.

В ночь на 21 февраля тот же экипаж вновь поднялся в воздух. На точку, что в тридцати километрах на северо-восток от Брно, с высоты 500 метров десантировалось четыре человека и один ПДМ. Пройдя прежним курсом на запад, через 18 минут сбросил трёх человек и один ПДМ на точку, что в шестидесяти километрах на северо-запад от Брно.

В эту ночь еще ряд экипажей выполнили заявки различных ведомств, доставив в различные пункты Чехословакии людей и грузы.

Три экипажа 1-го авиаполка работали в интересах НКГБ Украины. Один из них задание выполнил. На точку северо-западнее пункта Кисловода (16 км северо-восточнее Банска-Бистрицы) экипаж сбросил десять мешков (1000 кг боеприпасов). Сброс был настолько точным, что парашюты чуть не загасили сигнальный трюгольник из трёх костров.

Экипаж командира корабля С.С.Парамонова вёз на точку Цустовец (30 км севернее Трнавы) 700 кг боеприпасов, доклад штурмана Фёдора Горькавого прозвучал уверенно:

– Мы в районе цели!

– А где же сигнал? – спросил правый лётчик Василий Баторин.

Снизилась, сделали круг, присмотрелись. На земле явно шёл бой: трассирующие пули, словно светлячки, прошивали темноту ночи, то там, то здесь возникали яркие вспышки взрывов.

– Им не до нас, ребята! – прокричал борттехник Алексей Дулин.

Сделали ещё несколько кругов. Действительно, партизанам было не до груза, хотя, без всякого сомнения, боеприпасы, которые кружились над ними на высоте пятисот метров, были крайне необходимы.

– Степан, доложи на командный пункт, а мы уходим, здесь небезопасно.

Домашенко нажал на ключ передатчика, Дулин двинул сектора газа вперёд, лётчики потянули штурвал на себя.

Третий экипаж Л.В.Ноговицина должен был найти сигнал из шести костров (по три в два ряда) в пяти километрах западнее села Скицов (32 северо-восточнее Нитры). Все расчёты показывали, что в район цели штурман И.И.Гром самолёт вывел правильно. Походили, поглазели, подождали, но земля себя не обозначила. Одиннадцать мешков боеприпасов вернулись во Львов<sup>1</sup>.

Три экипажа выполняли задание РО 4-го Украинского фронта. С задачей справился один: в двенадцати километрах юго-восточнее Нови-Йичин (50 км южнее М.Остравы) с восьмисот метров десантировал шесть парашютистов и 300 кг продовольствия. Имена двух экипажей, невыполнивших задание, известны, они из 336-го авиаполка. М.Ф.Костенко (штурман М.Я.Орлов) не нашёл цель, К.Я.Балашов (штурман А.Д.Головин) сел вынужденно в поле по весьма банальной причине – обрыв ввода антенны. Можно понять реакцию командира авиаполка, который в боевом донесении, в этом беспристрастном, лишённом всякой лирики документе, указал: «Такую неисправность может и обязан обнаружить и устранить в воздухе каждый рядовой стрелок-радист, однако старшина Зборовский этого сделать не смог»<sup>2</sup>.

И вновь хочется недобрым словом вспомнить штабистов авиационных полков, вооружённых самолётами Ли-2, за их обезличку при оформлении боевых документов. Вот наглядный пример. Два экипажа задание не выполнили и удостоились того, что их фамилии остались в истории. А вот тот, кто выполнил, скрылся за безымянным – «один Ли-2». Тем более обидно за авиаторов в связи с тем, что с помощью архива ГРУ, по дате, месту сброса и количеству пассажиров удалось определить, кого в эту ночь вёз экипаж.

Это была разведывательно-диверсионная группа «Юрий», о которой на страницах этой книги уже говорилось. С 26 августа по 25 ноября 1944 года разведчики побывали на территории Словакии, успешно выполнили задание РО 4-го Украинского фронта и в полном составе вышли из тыла. И вот новое задание. Улетели они прежним составом. Напомню читателю только фамилии разведчиков. Командир – Сухов Николай Александрович, его заместитель – Фильчагин Алексей Андреевич, старший радист – Малышев Николай Иванович, радист – Гоменко Антон Осипович, разведчики-диверсанты Карамышев Владимир Григорьевич и Шваб Иван Адамович. Пятеро русских и один словак.

Суть задания осталась прежней, изменился только район действия. Разведчикам предстояло выполнить такие задания. Вести круглосуточное наблюдение за перевозками живой силы и техники противника по железным и шоссейным дорогам на участках Валашке-Межиричи – Годславице – Нови-Йичин, Годславице – Верховице – Фрейнштадт. Определять численность, вооружение и нумерацию частей, характер и количество грузов, которые перебрасывает противник. Действовать в назначенном районе предписывалось до прихода частей Красной Армии или до получения особого указания Центра.

Половина группы приземлилась на западной окраине деревни Стрижитеж. Это 8 километров на восток от Валашке-Межиричи, а вторая половина (командир группы, Шваб и Карамышев) оказались в десяти километрах от этого села. Зашли в дом, который находился на самой окраине Стрижитежа. С помощью Кисель Франтишека уточнили место приземления, выяснили обстановку в селе. По всем признакам поведения хозя-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 49, л. 59.

<sup>2</sup> Там же, ф. 336-го ап, оп. 450240, д. 3, л. 32.

ина решили, что ему можно довериться. Оставили у Франтишека парашюты, взяли с него слово никому не говорить об их приземлении и пошли искать товарищей. Нашли друг друга быстро и приступили к выполнению задания.

Базу организовали на северном склоне высоты 749 горы Ништин, в пятистах метрах от железной дороги Валашке-Межиричи – Фрейштадт. Вели наблюдение до 15 марта. Жаль было покидать весьма удобное место наблюдения, но сделать это было просто необходимо. Дело в том, что от местных жителей удалось узнать, что немцы готовят на них облаву. Поздно вечером снялись с насиженного места и переместились в район высоты 1130 близ города Радгошь. Облаву немцы действительно организовали, в ней 18 и 19 марта участвовало около пятисот карателей. Когда всё утихло, вернулись на старое место. Уж больно удобной была эта база для наблюдения за перевозками по железной дороге.

28 марта через завербованного жителя села Зашево Галешова Йосифа удалось установить связь с местной подпольной организацией, 19 человек которой боролись с немцами всеми доступными им средствами. Поставили этой группе задачу: вести разведку на железной дороге, выявлять оборонительные сооружения и наличие воинских частей. Своей разведкой группа охватила площадь в радиусе пятидесяти километров. Связь с ней держали через связника и почтовый ящик.

Активно группе «Юрий» помогали местные жители. Среди них: стрелочница железнодорожной станции Моршкова, жительница села Зубржи Галишова Аша, её коллега по работе, жительница села Вержовица Петрова Берта, крестьянин из села Моршков Кунц Ян, рабочий, житель села Зубржи Количек Франтишек и житель этого же села Рандус Юзеф. От них в разведгруппу стекались сведения разного характера. Они отсеивались и уходили в эфир.

9 апреля в группу прибыла связник из Центра «Броня». При ней были только деньги. А вот главное, что она должна была доставить разведчикам – радиопитание для станции, связная закопала на месте приземления. Это в тридцати километрах от базы. Пришлось идти. Место нашли, питание доставили, связь с Центром приобрела устойчивость.

Группа «Юрий» находилась в тылу противника до 5 мая. Работа разведчиков получила высокую оценку руководства РО 4-го Украинского фронта: «Задание выполнили полностью, показав при этом свою зрелость и умение работать в тылу противника в самых трудных условиях». Все разведчики, в том числе и связная «Броня», были представлены к правительственным наградам<sup>85</sup>.

Один экипаж 15-го авиаполка командира корабля Б.С.Высоцкого (штурман Н.И. Яшин) по заданию РУ ГШ КА на точку в десяти километрах восточнее Карлсбада сбросил трёх пассажиров и 200 кг листовок «Обращение пятидесяти немецких генералов»<sup>86</sup>.

В ночь на 22 февраля пять экипажей 53-й авиадивизии получили задание на доставку людей и грузов в различные точки Чехословакии по заявкам РУ ГШ КА, разведотделов 4-го Украинского фронта и НКГБ Украины.

В начале маршрута погода была малооблачной, затем в Западной Словакии достигла десяти баллов. По этой причине два самолёта вернулись с маршрута. Ещё два экипажа от 1-го авиаполка пошли на точку в район Нитры. Они везли по заявке НКГБ боеприпасы ранее выброшенным группам, это было то задание, которое они выполняли в предыдущую ночь. Однако и на этот раз земля их не ожидала<sup>87</sup>.

Из пяти экипажей, летавших в эту ночь, задание в интересах РО 4-го Украинского фронта выполнил только один. На точку в двенадцати километрах западнее Римаржов (30 км севернее Оломоуц) экипаж десантировал семь человек и 300 кг грузов. Сведений о том, чей это был экипаж, нет, зато в архиве ГРУ мне удалось по дате выброски и количеству десантированных определить, что это была группа под кодовым названием «Мартин».

Их было семеро – трое словаков и четверо русских. Командир группы Уличный Богуш Мартынович, словак, 1918 года рождения, уроженец Литовского Ямника, ратник чехословацкой армии, привлечён к агентурной работе в партизанском отряде «Сергей» (в районе Гуменне) сотрудником РО капитаном Дегтярёвым. Он был назначен командиром разведывательной группы.

Вошли в неё ещё два словака. Разведчики Волоштыяк Ян Янович («Саша» и «Ян») уроженец села Подлузка округа Липт и Юражко Ян Янович («Цирилл») из села Турча Блатица, округ Турча. Оба они, как и командир, были из партизанского отряда «Сергей».

Заместителем группы РО назначил Якова Фёдоровича Ванягина («Отчаянный»). Ему было 23 года. Разведчикам Фоме Николаевичу Чеботарёву исполнилось 26, а Ивану Пантелеевичу Малюге («Жаров») двадцать два. В группе была одна женщина – радистка Вера Ивановна Виноградова («Аня»).

Разведчиков готовил капитан Дегтярёв с 1 ноября 1944 года. К 15 февраля подготовка была завершена. Группе были поставлены в основном разведывательные задачи. Среди них такие: круглосуточно наблюдать за движением живой силы и военных грузов по железным и шоссейным дорогам; устанавливать номера воинских частей; разведывать возможные оборонительные сооружения по реке Морава в районе действий группы, химические средства нападения и защиты немецкой армии.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 51, 84.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 99, л. 17.

<sup>3</sup> Там же, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 49, л. 45.



Убыла группа на задание в гражданской одежде. Приземлились благополучно и кучно. Уже через час все были в сборе. Сориентировались и установили связь с Центром.

Первые пять дней ушли на то, чтобы подыскать базу и пункты наблюдений. Решить эту задачу оказалось делом трудным, так как в определённом РО районе работы местность оказалась открытой и густонаселённой. Решили наблюдательные пункты организовывать в домах, расположенных вблизи железных и шоссейных дорог.

25 февраля разведчики зашли в дом жителя Жлутова Рихарда Маха, рабочего завода «Батя» в городе Злин, представились партизанами. После продолжительной беседы Мах дал согласие работать на группу. Уже на следующий день с его помощью был организован наблюдательный пункт в сарае усадьбы сестёр Двораковых, жительниц города Напаедла. Их дом находился в 150 метрах от железной дороги. Сёстры Мила и Соня не только охотно предоставили двум разведчикам сарай, но и согласились снабжать их продуктами питания. Днём наблюдение за железной дорогой велось непосредственно из сарая, ночью наблюдатели выдвигались почти вплотную к железной дороге. Наблюдение вели два человека поочерёдно круглые сутки. Почтовый ящик находился в четырёх километрах от базы. Почту доставлял только тот разведчик, который наблюдал днём.

26 февраля с помощью жителя села Жлутова Буреш разведчик «Цирилл» организовал пункт для наблюдения за железной дорогой в городе Напаедла у местного жителя Яноша Милана, дом которого находился в пяти метрах от шоссе. С этого НП днём наблюдение вёл Мартынек Ладя, ночью кто-либо из состава группы. Почтовый ящик находился в пяти километрах от города и в двух километрах от базы. Данные наблюдения носил Ладя.

База группы менялась каждые пять дней. Наблюдение за железной дорогой вели два человека, за шоссе – один. Остальной состав группы выполнял задачи по проверке добытых данных и вёл наблюдения за дорогами с запасного НП, а также выполнял задачи по охране базы и добывания продуктов.

Группе было известно, что в районе её действий находится много партизанских отрядов, но связи с ними она всячески избегала. 25 марта немцы численностью до 2000 эсэсовцев в течение двух дней вели в районе Островице облаву на партизан, на всех дорогах и тропинках были организованы круглосуточные засады. Местные жители своевременно предупреждали разведчиков об этом, и группа предпринимала необходимые, более повышенные меры предосторожности, стремясь ничем не обнаружить себя. Так, радистка «Аня» со своей рацией была хорошо замаскирована в яме и охранялась двумя разведчиками. При облаве группа не была обнаружена.

С 26 марта по 23 апреля группа снова вела нормальную работу по разведыванию района Островице – Старе Място. 23 апреля в шесть часов вечера в районе действия группы появилось 45 эсэсовцев, вооружённых автоматами и тремя пулемётами. Во время движения по направлению к базе группа немцев натолкнулась на часового из числа привлечённых – Волковича Николая. Он смог условленным сигналом своевременно предупредить об опасности. Сам же был замечен и обстрелян немцами. Ответной автоматной очередью Волкович убил одного пулемётчика. По сигналу группа быстро приняла оборону и завязала с немцами перестрелку. Трое из них были убиты. В группе трое получили ранение – «Аня», «Жаров» и Ботыш Богуш (из числа привлечённых). Кроме этого, было выведено из строя питание рации.

После короткого боя группа вынуждена была оставить базу и скрытно отойти в новый район, при этом пришлось уничтожить шифр, график работы радиостанции и журнал учёта работы разведывательно-диверсионной группы.

В новом районе связь с Центром установить не удалось, так как связник Михаил Яковлевич Щетинин («Зелёный»), переброшенный Центром 26 апреля в район действия группы с целью доставки радиопитания и денег, в условленном месте с группой не встретился.

После прекращения связи с Центром и до момента освобождения района действий группы «Мартин» частями Красной Армии (2 мая), разведчики занимались диверсионной работой. Несмотря на сложную обстановку, группа задачу командования 4-го Украинского фронта выполнила, ею было передано в Центр 95 радиogramм с весьма ценной информацией о противнике.

Командир группы показал себя храбрым и толковым разведчиком, сумел правильно распределить силы и средства, им лично были привлечены к работе жители города Напаедла сёстры Соня и Мила, члены подпольной коммунистической организации Мартынек Ладя и Божыш Богуш («Борис»), перебежчик венгерской армии Плашек Андрей («Мила») и бежавший из немецкого плена красноармеец 96-го танкового полка 48-й танковой дивизии Волкович Николай Николаевич («Серж»).

Заместитель командира группы «Отчаянный» успешно справился со своими обязанностями, выполнял задания по захвату контрольных пленных, по организации наблюдения и проверке достоверности данных, поступавших от членов группы и осведомителей.

Относительно Маха, сестёр Двораковых, Буреша и Мартынека командование РО фронта указывало: «Все они как патриоты чехословацкого народа честно и добросовестно выполняли поставленные перед ними задачи»<sup>1</sup>.

Больше в феврале четвёртый авиакорпус в Чехословакию не летал. Но необходимо рассказать ещё вот о чём. Правый лётчик из экипажа Н.Н.Черненко П.Л.Гапон написал мне: «Второе задание, выполненное нашим

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 135 – 143.

экипажем, заслуживает внимания, так как было связано с риском (хотя все они были связаны с риском) и большим интересом, разгадку которого я до сих пор не знаю.

В феврале 1945 года в одну из ночей нами был доставлен в Югославию на аэродром Эчка товарищ. После посадки наш представитель уехал с партизанами. Самолёт отбуксировали в укромное место, замаскировали, а экипаж увезли в Петровград, разместили в каком-то штабе до утра, а после завтрака распределили по квартирам, каждого отдельно, несмотря на наши возражения.

Каждое утро командира, штурмана и меня привозили в этот штаб, где мы ожидали задания, а вечером снова увозили на квартиры, и так больше месяца. И только когда вывезли маршала Тито в Советский Союз, нас сразу же отправили домой. Анатолий Михайлович, возможно, в архивах что-то имеется об этом задании, напишите, пожалуйста, мне, в чём оно заключалось».

Постараюсь ответить на вопрос Петра Лаврентьевича. В отношении его догадки, что экипаж прилетел в Эчку для переброски И.Б.Тито в Советский Союз, могу сказать: в этом никакой необходимости не было, так как Тито всё время находился в Белграде, а рядом с югославской столицей располагался аэродром Земун, на котором базировалась авиационная группа особого назначения. На одном из её самолётов Тито и прибыл 5 апреля в Москву. По всей видимости, у экипажа Николая Черненко было иное задание.

А вот кого он доставил на аэродром Эчка можно ответить с полной достоверностью. В одном из боевых донесений 53-й авиадивизии зафиксировано: «Днем 19 февраля один Ли-2 перевёз с аэродрома Самбор на аэродром Эчка Скрипко и с ним одного человека»<sup>1</sup>.

Какова цель прилёта заместителя командующего 18-й воздушной армией маршала авиации Н.С. Скрипко – тоже загадка. Не думаю, что его прилёт в Эчку связан с Югославией. Вероятно, Николай Семёнович решал вопросы взаимодействия с другими соединениями ВВС и штабами фронтов. К тому же, на этом аэродроме базировалась группа экипажей 239-го авиаполка, выполнявшая транспортные задачи.

28 февраля командир 1-го авиаполка произвёл перезакрепление самолётов за командирами кораблей. «Хозяином» именованного Ли-2 «Устюжанин» стал П.В.Новиков.

И ещё об одном. В конце февраля с несколькими партизанскими отрядами в районе Брезно Алексей Асмолов перешёл линию фронта. В марте он был уже в Киеве и составил боевой отчёт о работе в Словакии. Борьбе словацкого народа этот человек отдал всего себя.

Вернувшись в Кромпахи, где в это время размещался штаб партизанского движения 4-го Украинского фронта, он узнал, что стал генералом. После войны Чехословацкое правительство наградило Алексея Никитовича Асмолова высшим орденом страны – орденом Белого льва.

Не могу не привести той оценки, которую дал Асмолов своему помощнику по партизанской борьбе в горах Чехословакии И.И.Скрипке: «Именно на него, майора Скрипку, была возложена основная работа по руководству отделами штаба, сбору и анализу поступающих в штаб разведывательных и иных сведений, подготовке и отправке приказов и т.п. Если учесть, что в Ломнистой долине ГШПД издал 55 приказов, а также отдал множество приказаний и указаний, составил значительное число оперативных документов, главным образом разведсводок, если учесть также, что многие из этих документов нужно было размножить по количеству бригад, полков и отрядов, то станет понятна загрузка начальника штаба только канцелярской работой. Он хорошо знал методы, диверсионную и разведывательную работу, был опытным и исключительно грамотным штабистом, требовательным и инициативным начальником, внимательным и чутким человеком. Это был исключительно работоспособный офицер. Не в переносном, а в прямом смысле слова я не знал, когда он спал. Он работал буквально день и ночь. Ко всему это был человек и большой личной отваги»<sup>2</sup>.

Его помощник Михаил Цареградский в письме ко мне так оценил помощь АДД штабу Асмолова после ухода в горы: «Через месяц мы покинули аэродром «Три дуба», но советские лётчики продолжали нас снабжать всем необходимым. Выброска грузов совершалась на костры в горах. Противник находился рядом. И мы были благодарны славным лётчикам за то, что они помогали нам бить фашистов».

## 5. Десант в «Рай»

Весна пришла неожиданно рано, можно сказать, перефразируя пословицу, как снег на голову. Кажется, ещё недавно бушевали метели, и вдруг концовкой февраля завладела оттепель. Ласкающий бархатным теплом ветерок и дожди начисто смыли снежное одеяние земли. Её серый лик пробили первые изумрудной зелени травинки, на деревьях стали набухать почки, голубело небо.

Но в первой половине марта погода резко ухудшилась. Низкие хмурые тучи в течение нескольких дней непрерывно высевали снег. Лишь в середине месяца противоборство зимы и весны завершилось победой последней.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 49, л. 53.

<sup>2</sup> Асмолов А.Н. В тылу вермахта. – С. 267.

Ничего особенного в обновлении, происходящем в природе, не было. Но люди воспринимали весну сорок пятого по-особенному: в них крепла надежда на близкую победу. Зима войны сдавалась под неумолимым натиском весны долгожданной победы.

После того, как из-под немецкого влияния выпали Румыния, Болгария, Венгрия и Польша, Рур парализовала союзная авиация, а Силезию заняли советские войска, фашистская Германия фактически потеряла важнейшие источники стратегического сырья, промышленной и сельскохозяйственной продукции. В этих условиях Чехия и Моравия с их развитой и налаженной машиностроительной промышленностью, стали последним арсеналом для гитлеровских армий. Поэтому для обеих сторон южный фланг советско-германского фронта продолжал оставаться стратегически важным.

С целью дальнейшего изгнания врага с территории Чехословакии Ставка приказала войскам 4-го Украинского фронта начать с 10 марта Моравско-Оставскую операцию, а с 25-го основным силам 2-го Украинского фронта приступить к проведению Братиславско-Брновской наступательной операции. Боевые действия начались в строго назначенное время. Существенную помощь советским войскам оказывали партизанские формирования и разведывательно-диверсионные группы.

1 марта Н.С.Скрипка получил документ: «Командующий ВВС приказал: для выполнения специальных заданий ГРУ произведите два самолёто-вылета 5 и 6 марта и один 15 марта. Все остальные данные, относящиеся к выполнению этих заданий, получите от представителя генерал-лейтенанта Ильичёва, который прибудет к вам». Николай Семёнович это задание поручил командиру 4-го авиакорпуса, проинформировав, что люди и груз прибудут в Жешув<sup>1</sup>.

Продолжали поступать заказы на самолёты и от РО Украинских фронтов и НКГБ Украины. Выполняя их, командиры соединений создавали специальные группы самолётов, которые летали по заявкам только этих ведомств. Так, например, для реализации заявок НКГБ была создана специальная группа из наиболее подготовленных экипажей 1-го авиаполка. В неё вошли командиры кораблей В.В.Захаров, Н.М.Фурсов, П.В.Новиков, Д.П.Шкуренок, Г.А.Звездин, А.В.Усков, О.Е.Лунёв, М.В.Левин. 11 марта первая часть группы перелетела на аэродром Жешув и приступила к работе.

Была создана группа самолётов и на аэродроме Ченстохов. К экипажу А.А. Морозова, который находился здесь с февраля, присоединились ещё два из 7-го авиаполка – Г.И.Губанова и И.С.Шпрехера.

Продолжала работать по заданиям РО 2-го и 3-го Украинских фронтов и группа самолётов с аэродрома Кечкемет. В ночь на 3 марта экипаж Иосифа Казакевича полетел на знакомую точку Габровани (18 км восточнее Брно) с грузом. Не обнаружив условленных сигналов, вернулись обратно.

Получила задание и ченстоховская группа: в ночь на 16 марта экипажу Г.И.Губанова (штурман Н.И. Ходак) предстояло выполнить задание РО 1-го Украинского фронта – доставить на точку, что 96 км севернее Праги разведывательно-диверсионную группу в количестве восьми человек.

В этом месте я совсем на немного прерву повествование и перенесу читателя в послевоенное время.

...Весна 1975 года. Страна готовится к 30-летию Победы. В журналах и газетах появляются интересные материалы о подвигах советских людей в годы войны. Уж кто-кто, а фронтовики читают их с интересом.

Николай Исаевич Ходак, уволившись из армии, уже давно трудился в народном хозяйстве в родном Николаеве. Вернувшись как-то с работы, привёл себя в порядок, лег на диван и развернул «Комсомолку». Что это за статья с таким интересным названием «Десант в Рай»? Десант – это значит про авиацию. Надо почитать.

Статья печаталась в семи номерах, и знакомился с ней Ходак с огромным интересом, а одно место просто поразило штурмана. Вернулся к нему ещё раз. «Или это совпадение, или этот десант в Рай доставили мы», – подумал Николай Исаевич. Бросился искать лётную книжку, нашёл март 45-го, пошёл по его дням. Вот: «15 марта 1945 года специальное задание Ченстохов – Прага – Ченстохов. Время полёта 3 часа 05 минут. Десант 8 человек».

И повела его дорожка памяти в войну, на аэродром Ченстохов, откуда он стартовал в ночное небо с разведывательно-диверсионной группой...

Окрашенный в тёмно-зелёный цвет Ли-2, подняв тупой нос в ночное небо, одиноко стоял на окраине аэродрома. Двигатели прогреты, экипаж на местах. Вот-вот должны подвести пассажиров. Ходак волнуется: разведчиков надо сбросить без опознавательных знаков, все наземные ориентиры в районе точки десантирования он изучил основательно, вот только какой погодой встретит экипаж пражское небо?

В темноте прорезались лучики тусклых фар. К самолёту медленно подкатили две машины – легковая и грузовая. Пассажиры спрыгнули на землю, построились. Все в разношёрстной гражданской одежде, некоторые при шляпах, на поясах, плечах и за голенищами кирзовых сапог – автоматы, пистолеты, финские ножи, автоматные рожки, гранаты. В вещмешках пачки патронов, курево, консервы, сухари, деньги.

Представитель разведотдела дал последние указания, пожал на прощание руки. Началась посадка. В салон поднялись семь мужчин и одна женщина.

Борттехник Кутовенко запустил моторы, прогрел их на малом газу. Убрали лесенку, закрыли дверь и порулили на старт. Ночное небо приняло в свои просторы огнедышащий самолёт.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 6, л. 91.

Полёт удался: ни зенитная артиллерия, ни истребители не заставили ломать намеченный курс, а ясная погода облегчила штурману поиск точки сброса.

В район цели вышли на шестистах метрах. Опознав нужную поляну по наземным ориентирам, Ходак дал подготовительный сигнал. В салоне, залитом синим светом плафона, засуетились молчаливые пассажиры – проверили снаряжение, покрепче затянули ремни и, защёлкивая карабинчики вытяжных парашютов за трос, выстроились в затылок друг другу по левому борту самолёта.

Тем временем лётчики Губанов и Волков, сделав полукруг, вывели Ли-2 на курс сброса. В 23.55 Ходак дал сигнал. Право прыгать первой получила женщина. Она бросилась вниз, не раздумывая. Вслед за ней ушли трое мужчин. Самая малая коробочка – и через десять минут борт самолёта покинула оставшаяся четвёрка.

При уходе от цели экипаж старался проследить за спуском пассажиров, однако на фоне заснеженной поляны белые купола парашютов просматривались плохо. И всё же Ходак пристально наблюдал за их парением. И вдруг, когда казалось, что десантирование завершается благополучно, над землёй что-то загорелось и очень быстро погасло, а затем поляну озарила яркая, иссиня-красная и мгновенная вспышка.

Что бы это означало? Немцы обнаружили десант и открыли огонь? Но почему вспышка мгновенная и такая яркая? Нет, здесь что-то другое. Весь обратный путь думали и гадали, но ответа так и не нашли. Его через тридцать лет принесла «Комсомольская правда». Оказалось, что один из десантников опустился прямо на провода высоковольтной линии, замкнул их, парашют воспламенился и сгорел, как порох. Но земля была рядом, и боец остался жив.

Так Николай Ходак раскрыл загадку тридцатилетней давности и узнал, что отвёз и десантировал в пражском небе в ту мартовскую ночь разведывательно-диверсионную группу под кодовым названием «Волк». А рассказали о ней в «Комсомольской правде» её корреспонденты Владимир Понизовский и его коллеги по перу из польской газеты «Штандар млодых» Ежи Раковски и чехословацкой «Млада фронта» Милан Сыручек.

Я, признаюсь честно, о существовании очерка узнал только из письма Ходака. Познакомившись с материалом, стал разыскивать членов группы «Волк». С двумя – командиром десантников В.С.Храновским и радисткой Н.И.Корчёмной – списался, а с третьим – Н.Н.Галаном – встретился в Харькове. Наша беседа в небольшом магазинчике по приёму стеклопосуды, где работал Николай Николаевич, продолжалась около двух часов. Позже, работая в архиве ГРУ, я познакомился с официальными документами разведывательной группы. На основе всех этих материалов я и расскажу о делах тех, кого доставил экипаж Григория Ивановича Губанова со специальным заданием на точку в девяноста шести километрах на север от Праги в ночь на 16 марта.

Группу к заброске в тыл врага готовил помощник начальника РО фронта майор Григорьев. Подготовка началась 15 февраля и продолжалась ровно месяц. В группу вошло восемь человек.

Командир Храновский Виктор Сергеевич, псевдоним «Волк». К моменту заброски ему исполнилось тридцать шесть лет. Одессит, закончил четыре курса Киевского горно-геологического института. Война сделала его пехотным офицером. С 27 сентября 1942 года по 20 июня 1944 года находился в плену. Осуществив удачный побег, примкнул к партизанам. Затем попал в разведку и стал «Волком». Побывал с группой (первый вариант «Волка») в Польше, познакомился с оккупированным Ченстоховым. После выполнения задания вновь попал в этот город, уже освобожденный советскими войсками.

Заместителем Храновского организаторы группы назначили Михаила Степановича Повернова («Володя»). 1925 года рождения, русский, в армии с 1942 года, член ВЛКСМ.

Радист группы Галан Николай Николаевич («Александров») ещё в школе хотел приобрести специальность инженера железнодорожного транспорта. Мечту оборвала война. Стал радистом фронтовой разведки, дважды побывал в тылу. Комсомолец.

Радистка Корчёмная Нина Ивановна («Юнона»). Войну встретила в семнадцатилетнем возрасте. Прошла подготовку на курсах медсестёр, «устроилась» в одну из воинских частей Северо-Кавказского фронта. Несколько раз проникала в тыл врага, побывала в оккупированном Краснодаре. Проявив способности в разведработе, попала в радиоспецшколу.

Полетела с заданием под Минск, «заработала» там орден Красной Звезды. Летом 44-го ещё раз воспользовалась парашютом, на этот раз выполняла задание в Польше. После потерь в группе присоединилась к разведчикам «Волка» под командованием Храновского.

Разведчик Богомолов Григорий Дмитриевич («Винт») родился в 1921 году. Окончив пять классов, работал. Срочная служба в армии сделала танкистом. Во время войны партизанил в отряде имени «Суворова», дважды побывал в тылу.

Разведчик Соловьёв Фёдор Иванович («Соловей»), двадцати лет. Комсомолец. Образование – среднее. Воевал и был пленён. Удалось бежать. Партизанил в отряде «Бронь». На территории Польши встретился с «Юноной» и вместе с ней примкнул к отряду Храновского.

В составе «Волка» было ещё два разведчика польской национальности. Старжемский Стефан Станиславович («Меркут»), 1923 года рождения. До мая 1942 года проживал в местечке Завихвост на территории Польши. Был мобилизован немцами и послан на строительные работы. Мыкался по тылам Восточного фронта

до тех пор, пока в Проскурове не был освобождён Красной Армией. Попал в разведшколу. Дважды побывал на родине в составе десантных групп. Знание польского и немецкого языков использовал в полной мере. Островский Ян Францевич («Поздняк»). Самый старший по возрасту (1907 года) член группы. Кроме родного польского владел ещё чешским, русским и украинским языками.

Таким образом, в группе «Волк» собрались, хотя в основном и молодые по возрасту бойцы, но уже настоящие «волки» в разведывательно-диверсионной работе. Все они, кроме Соловьёва, имели практику прыжков с парашютом. Только вот такого десантирования никто из них не припомнил. Храновский выпрыгнул из самолёта третьим, после Корчёмной и Галана. От динамического удара с левой ноги слетел сапог, за голенищем которого находились наган и автоматный рожок. А при встрече с землей, вдобавок ко всему, повредил ногу, ту, что лишилась сапога.

По этому поводу авторы статьи приводят интересный рассказ крестьянина Франтишека Бергмана. «Той ночью я как раз был во дворе. Услышал гул самолёта. А потом в небе что-то ярко вспыхнуло. И там, где по холму высоковольтная линия, – тоже. На рассвете вышел из дома в поле, гляжу – посреди поля в снегу стоит сапог. Один. Ни к нему, ни от него – никакого следа. Вот это чудо! А вечером, как засумерничало, стук в дверь. Испугался я. А в дверь сильнее тарабанят. Открыл. Стоит мужчина, не очень молодой. Одет в цивильное, а не по-нашему: «Пусти, пан». Говорит по-чешски, да не чех. «Кто будете?». «Советский, бежал из плена. Со мной ещё несколько человек, один ногу повредил, надо укрыть. Пустишь?».

Пришли они. Семь мужчин и одна женщина, совсем ещё девчонка. Мешки у них огромные. Двое поддерживают одного. Не такой уж молодой, брови седые. Прыгает он на одной ноге, а другая тряпьем обмотана. Глянул я на здоровую ногу, а на ней – пара тому сапогу, который в поле стоял. Догадался: «Вон они откуда, с неба!».

Бергман вернул хозяину сапог.

Неудачным оказалось приземление и для многих других членов группы. Старжемский и Корчёмная зависли на невысоких деревьях. Пришлось резать стропы. Островский оборвал и замкнул провода высоковольтной линии, а у Богомолова от искры загорелся шёлк парашюта. Но это случилось уже у самой земли.

В общем, у половины десантников при приземлении произошли какие-то личные неприятности, но зато группу экипаж не разбросал. Через несколько минут, постукивая финками по голенищам сапог, собрались возле Храновского. Убедившись, что все в сборе, он приказал спрятать парашюты. Покончив с этим делом, стали выяснять главное – в каком месте приземлились.

Судя по всему, к личным неприятностям десантирования могло прибавиться и групповое – их высадили в ненамеченном месте. Выброску группы РО фронта планировал в район, который гарантировал минимальный процент риска быть обнаруженной. Назывался он Чешским Раем. Это царство крутых и местами неприступных причудливых скал. В многочисленных пещерах этого «каменного леса» прятались люди, в том числе бежавшие из плена советские воины.

Однако место, куда приземлилась группа, совсем не походило на горный район. Надо было привязаться к карте, без этого было бессмысленно предпринимать какие-то дальнейшие действия. Храновский решил дожидаться ночи и заняться выяснением этого дела.

Вечером они оказались в доме Франтишека Бергмана и окончательно убедились, что ошибка экипажа оказалась достаточной значительной – они десантировались в район города Чешски Дуб, в пятидесяти километрах северо-восточнее от намеченного пункта. Доложили в Центр и получили приказ переместиться в заданный район. Исправляя ошибку экипажа, 19 марта двинулись в путь. Через несколько дней достигли места своей работы – район города Млада-Болеслав – и приступили к работе. Основная задача группы – разведка. Штабу фронта требовались такие сведения: дислокация воинских частей, особенно танковых; направления и интенсивность перевозок по железным дорогам между городами Млада-Болеслав, Йичин, Сobotка, Мельник, Хлумец; расположение аэродромов, складов горючего и боеприпасов; наличие и характер оборонительных сооружений. Кроме этого, если позволит обстановка и будет установлена прочная связь с партизанами, можно подключаться к диверсионной работе и с их помощью добывать более полные разведсведения.

Связь с партизанами и местными патриотами установили быстро. По пути к месту работы 23 марта в местечке Нова Весь вошли в контакт с организатором помощи русским военнопленным, скрывавшимся в этом районе, местным жителем Юзефом Микешем. Командир привлёк его к разведывательной работе. Кроме этого, Юзеф организовал добывание продуктов и дал наводку на Януша Владислава, жителя села Бранжек, сын которого работал шофёром у немцев. Януш начал сообщать группе ценные сведения о противнике, добывая их личными наблюдениями и используя своего сына.

1 апреля Микеш познакомил командира с капитаном старой чешской армии Шнайдером Ольдриком, руководившим офицерской подпольной организацией в районе города Баков. Установили с ним деловые отношения, попросили через руководимую им организацию добывать сведения о переброске немецких войск и боевой техники по железным и шоссейным дорогам. Шнайдер оказался надёжным человеком и через Микеша передавал ценные сведения.

К разведывательной работе привлекли директора школы деревни Босень Готвальда Ольдриха, который, будучи влиятельным и всеми уважаемым человеком в районе, по заданию группы подобрал и лично привлёк

ряд ценных источников, в том числе нескольких чиновников чешской полиции. Удалось привлечь к работе Линдера Теодора, работавшего в гестапо города Младо, от которого получали сведения обо всех известных ему мероприятиях этого органа, в том числе о планах и сроках облав на партизан и разведчиков. С помощью Готвальда группе удалось создать хорошо разветвлённую агентурную сеть в городе Нимбурге и получать обширную разведывательную информацию о войсках и военных перевозках.

В связи с ухудшением обстановки 9 апреля по предложению Микеша группа сменила место жительства – перешла в деревню Засадка в дом его тестя Юзефа Янучека. Рацию установили на чердаке дома, там же разместились и разведчики. Для их питания хозяин зарезал собственную корову.

Наличие двух радистов позволило разбить район действий на две зоны, и из каждой передавать в Центр необходимые разведсведения. Поэтому обе рации – и Корчёмной и Галана – выходили в эфир по несколько раз в сутки. Особенно дерзко работал Николай Галан. Авторы статьи писали: «Александров» то находился при командире, то находил прибежище в деревне Босень, передавая донесение с купола церкви в Невекловицах и даже с чердака здания, на первом этаже которого находилась жандармерия». Это было в селе Стражишне. Помогал Галану чех Йозеф Панек, который постоянно был с радистом. Он-то и привёл Николая тёмной ночью к кирпичному зданию жандармерии. Осторожно по приставной лестнице поднялись на чердак, и Галан приступил к работе. Завершив дело, так же тихо покинули полицейскую обитель.

Штаб 1-го Украинского фронта получал от группы «Волк» весьма ценные сведения. Иногда разведчики совершали и диверсионные операции. В одной из них удалось пленить немецкого генерала, командира пехотной дивизии. Его срочно переправили за линию фронта.

20 апреля из Млада-Болеслава от агента было получено сообщение о том, что рация группы запеленгована, что на неё готовится облава. Храновский принял решение о немедленной передислокации радистки в деревню Бжезина к Слученко, а радиста перевести в деревню Босень к знакомым Готвальда. С этих мест они продолжили свою работу. Четверо других разведчиков были отправлены за реку Инзера к месту приёма ожидаемого из Центра груза.

Пеленгаторщики гестапо ежедневно выезжали в поле с целью поиска раций и радистов. Но, несмотря на сложную обстановку, командир принял решение из района действия не уходить, ограничились лишь новой сменой дислокации радистов.

24 апреля в деревне Запудов на квартире отца Мишек состоялось совещание командиров всех партизанских групп, действовавших в населённых пунктах Млада-Болеслав, Космоносы, Баков, Мнихово-Градица, Турнов, Боусов, Била Глина. На совещании присутствовал представитель КПЧ. Пригласили и Храновского. Обсуждался вопрос об объединении всех отрядов и начале открытого вооружённого выступления против немецкого гарнизона. Однако у всех отрядов почти не имелось оружия. Поэтому «Волк» предложил заняться организацией и проведением массовых диверсий на железных и шоссейных дорогах путём разбора полотна и устройства завалов на шоссе. К выполнению принятого решения приступили немедленно. Движение поездов и автотранспорта нарушилось. После этого все партизанские группы стали поддерживать контакт с командиром группы и действовать по его указаниям.

К 6 мая, имея в своём распоряжении до 2700 партизан, вооружённых в основном трофейным оружием, 84 автомата, два броневика и средний танк, группа атаковала и разгромила немецкий гарнизон в Мнихово-Градице и частично гарнизон в Бакове. Партизаны захватили также все склады противника и полностью контролировали район Мнихово-Градица – Баково. Разведчиками и партизанами был захвачен немецкий генерал фон Гайзо. 10 мая группа «Волк» соединилась с частями Красной Армии.

С 17 марта по 8 мая 1945 года группа по двум радиостанциям передала около 70 радиограмм, в которых содержались сведения о переброске войск противника; о частях 24-й немецкой танковой дивизии и штабе 17-й армии; о расположении четырёх аэродромов немецкой авиации и нескольких складов с боеприпасами. Кроме этого, под откос было пущено 4 эшелона, уничтожено до 200 солдат и полицеев, взят в плен командир 193-й пехотной дивизии.

Но не обошлось без потерь. Она произошла в день всенародного ликования 9 мая. Ликвидируя группу недобитых эсэсовцев, Храновский, Соловьёв, Галан, Богомоллов совместно с чехословацкими партизанами ввязались в бой недалеко от деревни Била Глина. Прикрывая командира, 8 мая погиб Фёдор Иванович Соловьёв. Его тело, изрешечённое пулями автоматной очереди, удалось вынести и захоронить в деревне Босень.

Для всех был праздник, а в группе – траур. Нина Корчёмная плакала навзрыд: она ждала от Фёдора ребёнка.

Оценивая работу разведывательной группы «Волк» в тылу врага, РО 1-го Украинского фронта отмечал: «Командир правильно организовал выполнение поставленной задачи, создав обширную, хорошо законспирированную агентурную сеть и наладив деловое взаимоотношение с руководством местного партизанского движения»<sup>1</sup>.

Таков боевой путь разведывательно-диверсионной группы «Волк», переброшенной под Прагу крыльями самолёта, хозяином которого был экипаж командира корабля Г.И. Губанова. В нём были русские и украинцы. В группе «Волк» тоже были русские и украинцы, а также два поляка. Им помогали сотни чехословацких

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9575, д. 8, л. 354 – 363.

патриотов. Это было братство по оружию в борьбе против общего врага. То, что сделали экипаж бомбардировщика и разведгруппа – это только один из «кирпичиков» периода Второй мировой войны, который лёг в фундамент единства и дружбы трёх стран – СССР, ЧССР и ПНР – уже в послевоенный период. Даже совместная статья трёх корреспондентов этих стран – тому подтверждение. Зачем понадобилось разрушать это братство?

16 марта в 13.00 командир 14-й авиадивизии приказал Виталию Гордиловецкому: «В ночь на 17 марта двумя самолётами выполнять специальное задание по выброске людей в тыл противника в интересах Главного разведуправления Красной Армии».

Оба экипажа, по оценке представителя ГРУ майора Степанова, задание выполнили отлично. Экипаж в составе командира корабля 13-го авиаполка А.Н.Миронова (штурман И.И.Ярко) сбросил одного парашютиста на точку Ландава (25 км северо-западнее Трнавы) в 21.35 с высоты 800 метров.

Второй экипаж из этого же авиаполка командира корабля Ф.Ф.Иванова (штурман Л.П.Аликин) сходил на точку № 1 юго-восточнее Мазурина (11 км северо-западнее Надсума). В 21.52 с высоты 1500 метров переднюю кабину самолёта покинули два пассажира. Вернулись на аэродром Мелец без каких-либо происшествий. Это было задание, которое ещё месяц назад через А.Ф.Беднякова, начальника спецотдела НКО, поступило из ГРУ в адрес командования АДД. Вот этот документ: «Тов. Беднякову. Прошу ваших распоряжений на выброску с самолёта на парашютах наших секретных агентов (муж и жена), прибывших 9 февраля в сопровождении младшего лейтенанта Овчинникова в Калиновку. Район выброски – Жилина (Словакия). Координаты: 70.30 (поляна, 500 метров юго-восточнее Мазурин, 800 метров северо-западнее Дозеники, 1000 метров севернее Сивы, 1000 метров северо-восточнее Юрик). Начальник 1-го отдела 1-го Управления ГРУ Коновалов». На документе резолюция Ермолину: «Поставить задачу АДД, для чего нужно съездить лично и договориться. 12 февраля». На документе приписка: «Задача поставлена 16 февраля в 12 часов 30 минут. Заместитель начальника штаба 18-й ва приказал: задачи на спецзадания принимать только от штаба ВВС КА»<sup>1</sup>.

По заданию ГРУ отработал и один экипаж 15-го авиаполка. Командиру корабля П.Л.Дроздову и его экипажу (штурман А.П.Дегтярёв) предстояло отвезти трёх пассажиров на цель № 2 (15 км западнее Тренчина).

Петру Михайловичу Дроздову шёл двадцать второй год. Детство, как у многих сверстников, прошло больше в заботах, чем в развлечениях. У отца с тремя классами образования и совершенно безграмотной матери было пять детских ртов. Поэтому после окончания семи классов подмосковной Галицынской средней школы Пётр подался в столицу и поступил в ФЗУ имени Менделеева.

Полтора года учебы – и в руках специальность токаря, которая открыла двери Московского авторемонтного завода. Предприятие принадлежало «Метрострою». Эта солидная по тем временам организация имела свой аэроклуб. Сотни юношей прошли в нём авиационные азы. Потянулся туда и Пётр Дроздов. Так обозначилась дорога в небо.

Тамбовскую авиационную школу лётчиков окончил, когда войне был уже почти год. 3 декабря 1942-го, после запасного полка, сел за правый штурвал бомбардировщика Б-25. Опытный В.Г.Комягин вывел его в командира корабля.

Правым лётчиком в экипаж пришёл татарин Харис Галимович Галимов, 1918 года рождения. Тоже из бедной крестьянской семьи, в которой, как и у Дроздова, было пять детей, только «тянула» их рано овдовевшая мать. Школы в деревне не было, и начальные азы грамотности детвора приобретала в заброшенном и неотапливаемом сельском доме. Парт не было, сидели кто на самодельных скамейках, а кто и просто на полу. Учебник – один на всех, писали на клочках бумаги. И всё же в соседнем селе парнишка закончил семилетку, поступил в техникум и аэроклуб, а затем в Пермское военное авиационное училище.

Война застала в Новосибирске, где молодой лётчик осваивал СБ. В 1942 году, закончив программу обучения, распределения не получил. Написал рапорт с просьбой отправить на фронт. Её удовлетворили. Воевал в пехоте, получил ранение. После излечения направили в 105-й транспортный полк АДД, а уже оттуда, в 1944 году, прибыл в Умань и попал к Дроздову на правое сиденье. Остальные члены экипажа были моложе лётчиков.

Ответственное задание на выброску десантников получили впервые. Подготовились тщательно. Район Тренчина был затянут сильной дымкой, которая мешала рассмотреть сигнал. Штурман Александр Дегтярёв попросил сделать второй заход. В 21.05 с шестисот метров трое пассажиров покинули самолёт. О них и самом полёте Пётр Михайлович Дроздов вспоминает так:

«Все трое – чехи, мужчины. Во время полёта находились за спиной лётчиков на крышке входного люка. Погода хорошая – слоистая облачность, нижняя кромка довольно высокая. Полёт протекал спокойно. Чехи разговаривали в основном между собой, у нас спрашивали только о том, сколько осталось времени до сброса.

Галимов протиснулся к входному люку, проверил зацепление вытяжной фалы каждого парашютиста за дюралевую трубку, открыл крышку. Чехи, махнув рукой, выпрыгнули моментально. Видимо, для того, чтобы приземлиться поближе друг к другу. Экипированы так: тёплые штаны, куртка, сапоги, шапка, перчатки, пистолет, кинжал».

<sup>1</sup> РГВА, ф. 37967, оп. 13, д.525, л. 7.

В ночь на 21 марта тридцать шесть самолётов авиакорпуса изготовились к полёту по специальным заданиям различных ведомств. Предстояло доставить людей и грузы в ряд стран, в том числе и в Чехословакию. Прогноз погоды был неутешительным, и командование авиакорпуса ожидало сведения с борта разведчика.

Эту задачу выполнял экипаж Ли-2 340-го авиаполка Алексея Морозова. Однако это был всего лишь «довесок» к основному заданию: найти высоту 1464 (32 км западнее Крнов) и десантировать разведгруппу 4-го Украинского фронта в шесть человек.

На аэродроме вылета шёл дождь, сплошная облачность затянула небо. Тем не менее, экипаж взял старт. Погода всё время менялась, самолёт то выходил из зоны дождя, то вновь «купался» в его обильных потоках. После Кракова облачность пошла на убыль, в районе Крнова она достигла уже трёх баллов. В 21.58 с высоты 1600 метров группа разведчиков десантировалась. Все парашюты раскрылись.

Выполнив основную задачу, экипаж пошёл дальше на юго-запад, анализируя метеообстановку. В районе Брно наблюдали работу двух прожекторов и нескольких точек МЗА. Обошли опасное место стороной, повернули на запад. Район предстоящей работы авиакорпуса находился во власти десятибалльной облачности. По сведениям, поступившим с борта самолёта, Г.С. Счётчиков принял решение полёт основной группой не производить.

Экипаж вернулся домой. Его встретили неприятным известием: группа выброшена в шестидесяти восьми километрах юго-восточнее цели<sup>1</sup>. Несколько дней переживали неудачу, а штурман Абрам Поляк ходил сам не свой.

Это была радиофицированная разведывательно-диверсионная группа «Бирюк», состоящая из шести человек. Формировал её помощник начальника РО майор Горлов. Группа готовилась два месяца. Командиром был назначен капитан Алексей Степанович Лакин. Ему исполнилось 32 года. Уроженец Нальчика, русский, беспартийный. С марта 1942 по июнь 1944 года являлся начальником штаба партизанского отряда имени Кармелюка. На три года моложе был заместитель командира Александр Михайлович Алексеев, уроженец города Славянска. В разведке с декабря 1944 года. Псевдоним «Чубчик». Образование среднее.

На должность радиста Горлов подобрал двадцатипятилетнего Николая Ивановича Мельника («Агибалов»). Уроженец Бессарабии. С мая по октябрь 1944 года обучался в московской школе радистов. Кроме них в группу вошли три разведчика – Василий Григорьевич Беляев («Белый»), Давид Вильгельмович Каменц («Брестов») и поляк Эдмунд Мотисяк («Саро»).

Основной задачей, которая стояла перед группой, была разведка. Необходимо было: освещать передвижение войск и военных грузов по железным и шоссейным дорогам Тыниште – Костелец, Тыниште – Усти; путём захвата военнослужащих и опросом местных жителей устанавливать наличие в районе воинских частей, важных военных объектов.

Штурман экипажа Поляк переживал не зря. В определении места сброса он допустил ошибку – десант был выброшен на город Бароградск. Командир группы приземлился во дворе Ярослава Кубеца, жена которого, наблюдавшая за приземлением, немедленно сообщила полиции, но Лакин успел скрыться до её прибытия.

Несмотря на неудачное десантирование, группа собралась в лесу на окраине города быстро. Всю ночь уходили от преследования, и только к утру удалось оторваться. Основную базу решили организовать недалеко, в лесу, километрах в трёх на запад от города. Место на высотке в пятистах метрах от села Побежовице оказалось весьма удачным. НП за наблюдением передвижения по железной дороге Пардубице – Чешска Тржибава оборудовали в сарае на окраине деревни Жика (10 км северо-западнее г. Высоке Мито). НП за отслеживанием передвижения на шоссейной дороге Градец-Кралёвски – Высоке Мито в лесу в четырёхстах метрах от села Ярослава.

Первые радиограммы с разведсведениями ушли в Центр уже 27 марта. База находилась всё время на одном месте, а вот наблюдательные пункты менялись. Первое время группа вела разведку своими силами. Позже, в связи с возрастающей концентрацией войск, стали привлекать местных жителей. Особо активно работали двое.

Лесник Голицкого леса Франтишек Чёрный («Пётр») из деревни Ждяр Пардубицкой области. Он получал разведданные от завербованного им начальника железнодорожной станции Бароградек, учителя народной чешской школы, составителя поездов станции Пардубице и стрелочника станции Голиц. В критический момент, когда гестаповцы пытались преследовать группу, «Пётр» укрывал её в безопасном месте. Он же обеспечивал продуктами всю группу на протяжении её пребывания в тылу.

Вторым активным помощником разведчиков стал Снежина Карел («Дядя») – комендант чешской жандармерии в городе Голиц. Помимо разведданных он своевременно информировал «Бирюка» о намеченной гестаповцами облеве. Связь с ним поддерживал через почтовый ящик и сам командир группы.

В первой половине апреля в район действия разведчиков была выброшена группа партизанской бригады имени Яна Гуса. Из-за преследования гестаповцев она лишилась средств связи и поэтому не могла связаться со своим штабом. Группа обратилась за помощью к «Бирюку». В короткий срок совместными усилиями из неё создали боеспособный партизанский отряд.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7130, д. 1, л. 405.



9 мая разведчики узнали о капитуляции фашистской Германии, однако в районе действий группы немцы сопротивлялись до 12 мая. Командир принял решение разведку прекратить и всем составом переключиться на спасение важных складов ГСМ и боеприпасов, расположенных в районе города Тениште. Бойцы сумели передать командованию советских войск более 20 складов с боеприпасами, 600 тонн бензина и 400 тонн дизельного топлива<sup>1</sup>.

22 марта двадцать самолётов авиакорпуса (19 Б-25 и 1 Си-47) подготовились к полёту по заявкам ГРУ и чехословацких партизан. Задание выполнили десять.

250-й авиаполк отправил груз для чехословацких партизан на четырнадцати самолётах. Десять экипажей слетали напрасно – земля сигналы не выложила, на свой аэродром вернулись командиры кораблей М.Е.Синицин, И.П.Вагин, С.Т.Тымчик, Л.Ф.Гриневич, В.Н.Котович, Я.З.Якубсон, В.К.Задорожный, Н.В.Исаков, В.М. Рабинович, Ю.С. Филимонов.

По всей видимости, бои партизан с противником помешали принять груз, об этом, в частности, говорит факт, отражённый в боевом донесении авиаполка: «В районе цели № 6 (28 км северо-западнее Жилины) противник бросал осветительные бомбы и производил бомбардирование». Экипажи отмечали, что на ряде точек сигналы были недостаточно чёткие, в районе сброса много огней, езда автомашин с включёнными фарами. Ввиду того, что все точки расположились в 20 – 50 километрах от линии фронта, многие экипажи предположили, что, может быть, там противник, и сбрасывать груз считали нецелесообразным.

Три экипажа на точке Крцума (23 км южнее Жилины) условленный сигнал – три костра в линию и один в стороне – нашли. Н.М.Костенко, Н.П.Фролов и Ф.М.Колясников сбросили 18 ПДМ (2250 кг). В.И.Адясов опустил шесть мешков (750 кг) на три костра в линию с востока на запад с двумя мигающими фонарями между кострами, выложенных в 16 километрах на юго-восток от Жилины.

Экипаж молодого командира корабля Л.П.Вагина, совершавшего свой тридцатый вылет, на обратном маршруте потерял ориентировку. Штурман З.С.Тарновский (24 боевых вылета) восстановить её так и не смог. Сели вынужденно во Львове. На самолёте Н.М.Костенко на обратном маршруте отказало электрооборудование, обесточились освещение, внутренняя и внешняя связь. На оставшейся части маршрута экипаж работал в сложных условиях, особенно трудной была посадка. Проявив выдержку, командир корабля и правый лётчик Михаил Жемчугов благополучно сели на своём аэродроме.

По заданию РУ ГШ КА на точку, что в 24 километрах на юго-запад от Пардубице, слетал на Си-47 экипаж Д.Г.Павлова. С высоты четырёхсот метров с самолёта десантировалось четыре человека.

В эту же ночь два экипажа 1-го авиаполка – В.В.Захарова (штурман К.М.Осадчий) и Н.М.Фурсова (штурман И.И.Гром) – вылетели с десанниками в район Йиглавы (80 км северо-западнее Брно). И у одного, и у другого самолётов на пути к цели началась тряска моторов. Вернулись и сели в Мельце.

В ночь на 24 марта полёты в Чехословакию были продолжены. Экипаж Д.Г. Павлова, выполняя задание РУ ГШ КА, взял курс на населённый пункт Мост, что приютился почти на западной оконечности страны, близ границы с Германией. В 00.30 с высоты четырёхсот метров на точку в тринадцати километрах юго-западнее этого населённого пункта десантировалось пять разведчиков<sup>2</sup>.

Непосредственно для чехословацких партизан груз повезли 13 Б-25 и 3 Ли-2. Выполнили только три. От 250-го авиаполка сбросили: командир корабля Н.П.Фролов на точку 23 километра южнее Тренчина (750 кг); Н.В.Исаков на точку в 16 километрах юго-восточнее Жилины (750 кг); В.М.Рабинович и Ю.С.Филимонов (по 750 кг) на точку в 20 километрах северо-западнее Жилины. Остальные десять самолётов вернулись с грузом из-за отсутствия сигналов на точках.

Повезли людей и грузы три экипажа 54-й авиадивизии. Один Ли-2 доставил четверых пассажиров и 1393 кг на точку в 26 километрах юго-западнее Чадца. Ещё один с высоты 1600 метров десантировал двенадцать человек и 1300 кг в шестнадцати километрах на восток от Годонина. Третий экипаж прибыл на точку в шести километрах западнее Св. Мартина и десантировал одного пассажира и 1300 кг груза.

Несколько экипажей этой же авиадивизии работали в интересах РО фронтов. С аэродрома Кросно командир корабля Ю.Е.Волков должен был доставить на точку в сорока километрах юго-восточнее Оломоуца четверых пассажиров, подготовленных РО 4-го Украинского фронта. Задачу поставил командир авиаполка.

– Вот здесь, – Николай Афонин поставил остриё карандаша на карту, – в четырёх километрах на юго-восток от пункта Бистрице есть лесок, сюда без сигналов, их и надо десантировать. Высота сброса – 1300 метров. Хорошенько изучите местность по карте и не ошибитесь, как это сделал Морозов из братского полка. Готовьтесь!

А готовиться предстояло в основном штурману. Иван Иванович Вовк основательно «поползал» по карте, всё промерил и просчитал. Маршрут проложил по прямой с Кросно через Новы-Сонч так, чтобы Герлаховка была в поле зрения.

Пассажиров подвезли на заходе солнца. Трое мужчин и одна дивчина – молоденькая, небольшого роста, худенькая. Выгрузились в стороне от самолёта.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 211.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 35, оп. 11285, д. 1332, л. 409.

Пока штурман уточнял на командном пункте последние данные о погоде, экипаж проверял готовность самолёта к полёту. Вовка всё не было. Юрий Волков подошёл к десантникам, представился. Пожимая руку старшему, мужчине лет сорока, спросил:

– В тыл врага такую молоденькую девушку? Зачем?

– Во-первых, это наши уши и наш голос. Без радистки мы, словно без рук. Во-вторых, это боец. Она не целясь стреляет без промаха.

Волков пожал плечами и молча отошёл. Подъехали Афонин и Вовк. Загрузились. Стрелок закрыл дверь, борттехник запустил моторы. Покатили на взлёт.

Полёт протекал в основном при ясной погоде. Миновали Герлаховку, Яблунковский перевал и, в соответствии с графиком полёта, пошли на снижение. Как только самолёт начал терять высоту, в кабину вошёл старший группы. Сверили время. На точку сброса вышли минута в минуту. Пассажиров проводил за борт штурман. Выпрыгнули они друженько. Иван Вовк и борттехник Виктор Фролов столкнули вниз мешок в 100 кг. Легли на обратный курс.

В архиве ГРУ есть краткое описание состава и боевой работы группы «Зис», десантированной в ночь на 24 марта 1945 года в район 3 километра юго-восточнее села Бенешева. Основные данные (количественный состав, дата и место десантирования) совпадают с теми сведениями, которые отражены в документах 29-го авиаполка и которые мне сообщил командир корабля при встрече с ним.

И экипаж Юрия Волкова допустил ошибку. Разведывательная группа приземлилась в 28 километрах от намеченного по приказу пункта.

Из состава группы только одна была русская – радистка Надежда Григорьевна Кочеткова («Тоня»). Все остальные – поляки. Возглавлял группу Антон Петрович Галат, 1911 года рождения. С 1932 по 1934 год служил в артиллерийском дивизионе польской армии. После демобилизации работал старшим рабочим на мясной фабрике брата. В период оккупации немцами города Станислова работал начальником убойного цеха мясокомбината. В декабре 1944 года помощником начальника отдела РО фронта майором Ислюковым привлечён к разведработе. Из этого же города были завербованы разведчики – Подлевский Сбигнев Мечиславович («Танк») и Подуховский Фердинанд Иванович («Владислав»).

Приземление в основном прошло нормально за исключением того, что Подуховский вывихнул ногу. Утром доложили о своём месте нахождения и с согласия Центра остались на месте. Базу оборудовали в двух километрах южнее села Немчицы. НП за наблюдением передвижения по железной дороге Брно – Босковице оборудовали в селе Уезд. Работали здесь до 2 апреля, затем по указанию Центра перебрались в район Брно. При переходе не прекращали наблюдать за передвижением и скоплением войск. 15 апреля прибыли на место и начали наблюдение за участком железной дороги Брно – Вышков. 28 апреля район деятельности группы был освобождён. За время работы в тылу передали в Центр 29 радиogramм. Радистка была представлена к правительственной награде, а остальные получили денежные премии<sup>1</sup>.

В район Оломоуц, в интересах 4-го Украинского фронта, на пятьдесят минут раньше пришёл ещё один экипаж: в 16 километрах северо-западнее пункта Фреденталь он сбросил шесть человек и 200 кг груза. На точку Годонин (16 км восточнее) один Ли-2 доставил четверых десантников и 100 кг груза. Интересно то, что именно здесь часом раньше разгрузился экипаж, работавший по заявке Главного штаба партизанского движения Чехословакии.

Экипаж, который сбросил десант, определить не удалось, а вот группу, по её количественному составу и месту десантирования, можно назвать. Это была радиофицированная разведгруппа под названием «Вихрь». Возглавлял её двадцатилетний Владимир Сергеевич Голубев, москвич, русский. Все его подчинённые тоже русские. Разведчики Николай Иванович Чебышев («Москва») и Николай Васильевич Михалёв («Ярославль»). Обязанность радиста исполняла Варвара Макаровна Конькова («Полина»).

Разведотдел 2-го Украинского фронта поставил перед группой следующие задачи. Освещать перевозку войск и военных грузов по железным и шоссейным дорогам Цвитау – Брно, Нов. Место – Брно, Босковице – Брно, Литовице – Брно. Устанавливать количество и характер оборонительных рубежей по западному берегу реки Свитва на участке Босковице – Брно. Освещать состав гарнизонов в районе действия группы.

Приземление в районе села Боусин не прошло без происшествий: Варвара Конькова вывихнула ногу, а Николай Михалёв с группой не соединился и возвратился в часть лишь после окончания войны. Базу разбили недалеко от населённого пункта Лудиков в непосредственной близости от железной дороги Цвитау – Брно. Установили связь с Центром и до 15 мая передали 42 радиogramмы. Путём личного наблюдения и опроса местного населения группа полностью контролировала переброску войск противника по железной дороге на этом участке.

Кроме этого, разведчикам удалось вскрыть наличие в Брно артиллерийского завода и завода по изготовлению боеприпасов. Сведения, полученные РО фронта от резидентуры «Вихрь», были ценными и своевременными. В выводах по результатам работы отмечено: «Резидентура поставленную задачу выполнила хорошо. С момента приземления попала в тяжёлое положение (потеря разведчика «Ярославль» и грузового мешка, вывих ноги у радистки). Резидент сумел с честью выйти из этого положения. Действовал смело и реши-

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 194.

тельно. Будучи тяжело ранен в живот, продолжал руководить резидентурой. Сведения, добытые группой, являлись ценными, особенно по переброске войск и техники по железной и шоссейной дорогам Брно – Цвитау».

За успешное выполнение задания все разведчики были награждены: Голубев орденом Отечественной войны первой степени, Конькова – орденом Красной Звезды и Чебышев – орденом Славы третьей степени<sup>1</sup>.

Ещё один экипаж отработал по заданию РО 4-го Украинского фронта: в десяти километрах на север от Братиславы он десантировал шесть человек и 100 кг личных вещей.

С аэродрома Кечкемет в интересах РО 2-го Украинского фронта один Ли-2 доставил на точку в трёх километрах севернее деревни Ждянице (12 км северо-западнее Киева) семерых десантников и 150 кг боеприпасов. Это была радиофицированная нелегальная разведгруппа «Годон».

Семёрку разведчиков возглавлял лейтенант Алексей Андреевич Селявкин («Коршун»). Родился в 1906 году в селе Константиновка Ростовской области, русский. Его заместителем был старшим сержант Иван Илларионович Соснин («Мстителю»). Кроме них в группу входили три разведчика: Николай Васильевич Селезнёв («Василий»), Гавриил Иванович Крацкий («Алеко») и Василий Петрович Тесменецкий («Тимур»). Исходя, вероятно, из тех важных задач и объёма работы, которые были определены группе, в неё включили двух радисток. И хотя они носили одну фамилию, никакого родства между ними не было. Александра Васильевна Захарова («Сандра») родилась в 1922 году в городе Браилов (Румыния), а Вера Степановна Захарова («Нури») родилась в 1921 году в городе Аккерман (Бессарабия).

Готовил разведчиков к работе в тылу противника помощник начальника 2-го отдела РО фронта майор Миронов. Перед группой руководство 2-го Украинского фронта поставило следующие основные задачи. Освещать оперативные перевозки войск и грузов противника по шоссейным и железным дорогам на участке Брно – Бранковиче – Киев – Годонин, Брно – Славаков – Чейч – Годонин. Разведать оборонительные сооружения противника по западному берегу реки Морава на участке Старе Место – Годонин. Освещать гарнизоны противника, их состав, численность, вооружение и нумерацию в районе действия. Выявить наличие аэродромов и баз снабжения в районе Годонин.

Группа приземлилась в районе населённого пункта Петровице (25 км северо-восточнее Брно) без всяких происшествий. Пункт выброски соответствовал приказу. Во время следования в район действий отстал от группы Николай Селезнёв. Как выяснилось позже, он примкнул к одному из партизанских отрядов и сражался в его составе до окончания войны.

После выхода в заданный район организовали две базы – основную в районе населённого пункта Вел. Битень и запасную в районе населённого пункта Петровицы. Командир завербовал двух осведомителей – мастера артиллерийского завода и поручика чехословацкой армии. Последний передавал данные о строительстве оборонительных рубежей и артиллерийских позиций.

Путём личных наблюдений, опроса местных жителей, солдат и сержантов противника, а также через осведомителей группа сумела вскрыть строительство оборонительных сооружений в районе действий, своевременно информировала командование о переброске войск, о месте нахождения продовольственных баз и складов с вооружением и боеприпасами. Всего передано 18 радиogramм информационного характера. 10 мая разведгруппа «Годон» соединилась с частями Красной Армии.

В выводах по результатам работы руководство РО фронта указывало, что группа, несмотря на трудные условия (шёл непрерывно снег и дождь) и нелегальное положение, действовала смело и решительно. Разведданные передавались только после тщательной проверки и установления их достоверности. Группа умело держала связь с местным населением. За успешное выполнение задания «Коршун» был награждён орденом Красного Знамени, а «Мстителю», «Тимур» и «Алеко» удостоились ордена Славы третьей степени. Радистки «Нури» и «Сандра» откомандированы в Одессу по месту жительства<sup>2</sup>.

В боевом донесении авиакорпуса по итогам работы в ночь на 24 марта отмечалось: «Причиной невыполнения отдельными экипажами специальных заданий по выброске грузов и людей в интересах РО и штаба партизанского движения 4-го Украинского фронта является плохая организация светонаведения на целях со стороны представителей обеих организаций и недостаточная их договорённость с людьми, встречающими наши самолёты. Например, трижды вылетали на цель № 1, над которой в ожидании выкладывания сигналов экипажи находились до тридцати минут, но они так и не зажглись, самолёты вынуждены были возвращаться».

В ночь на 25 марта экипаж 7-го авиаполка командира корабля И.С.Шпрехера (штурман А.Ф.Нетюхайло) ушёл с восьмью пассажирами на цель Властец (42 км западнее Праги). Ровно в час ночи на высоте трёхсот метров гости распрощались с хозяевами самолёта.

Полёт отдельных экипажей 4-го авиакорпуса на спецзадания в ночь на 26 марта характерен забросом больших разведывательно-диверсионных групп по заданиям различных ведомств Советского Союза и Главного штаба партизанского движения Чехословакии.

Пять самолётов 53-й авиадивизии работали на НКГБ Украины. С одного Ли-2 в 22.30 на высоту 503 (12 км южнее Добржиш) десантировалась группа в 15 человек. Борт ещё одного Ли-2 в 22.20 покинули девять человек и 284 кг груза на высоту 55 близ города Линшу. Через пять минут борт другого самолёта покинули

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9257, д. 1 – 5, л. 153 – 155.

<sup>2</sup> Там же, оп. 9289, д. 1 – 10, л. 150 – 152.

девять человек и 284 кг над точкой в сорокапяти километрах на северо-восток от города Шлепава. В это же время 7 человек и 568 кг груза были сброшены в семидесяти километрах на северо-запад от города Кладно, недалеко от Праги. И, наконец, в 22.50 на точку в восемнадцати километрах на северо-восток от города Табор десантировалось 9 человек и 284 кг груза.

Ещё четыре самолёто-вылета в интересах этого же ведомства произвела авиадивизия с оперативного аэродрома Мелец. Один Ли-2 десантировал 9 человек и 260 кг груза в район Тельч (88 км западнее Брно). Второй выбросил 15 человек на точку в двадцатипяти километрах на юго-запад от Праги. Ещё один Ли-2 десантировал 9 человек и 240 кг груза в район Либерец (10 км восточнее Поляны, 82 км северо-западнее Праги). И, наконец, два Ли-2 в пятидесяти километрах на северо-запад от Праги опустили 16 человек и 6 ящиков боеприпасов (900 кг).

Три самолёта 54-й авиадивизии отработали на партизан. Один экипаж в 22.35 с двух заходов десантировал 15 человек и 858 кг груза на точку в семнадцати километрах от пункта Поляна. В 23.22 борт ещё одного Ли-2 над точкой в четырёх километрах юго-восточнее Банска-Бистрицы покинули 15 человек и 900 кг груза. Ещё один Ли-2 взял курс на Прагу, где в сорокавосьми километрах на северо-восток предстояло десантировать 15 человек и 900 кг груза. В 22.30 задание было выполнено. Сведений о составе экипажа нет, а вот о тех, кто находился на борту самолёта, рассказать можно. Помогли это сделать Алла Алексеевна Чаркова, автор книги «Шли последние дни войны», и начальник штаба разведывательно-диверсионной группы «Киров» Н.М. Антипов, с которым я встречался в Москве.

Весть о войне застала Николая Михайловича на рабочем месте Московского авиационного завода. Пришёл он на него после окончания ФЗУ и стал работать медником. На конвейере тогда стояла знаменитая «Чайка», наш последний истребитель бипланной схемы. Вместе с заводом эвакуировался в Куйбышев.

В марте 1942 года восемнадцатилетний Антипов вернулся в Москву с путёвкой ЦК ВЛКСМ в спецшколу особого назначения. Шесть месяцев учился азам разведки, подрывного дела и организации диверсий. В октябре группа в четыре человека прибыла в распоряжение штаба партизанского движения при Военном совете Воронежского фронта. Несколько прыжков с парашютом с У-2 и – в тыл, но не на крыльях, а пешим порядком.

Второй раз через линию фронта его доставил самолёт Р-5. С той частью группы, которая вылетела на сутки раньше, встретиться не удалось, пришлось работать самостоятельно. Третий раз в составе отряда В.Н. Макарова пересёк линию фронта тоже наземным способом. Вышли из тыла поздней осенью 1944 года.

За три заброса в тыл врага Антипов приобрёл солидный партизанский опыт, стал асом в подрывном и разведывательном деле. Офицерское звание младшего лейтенанта, орден Красной Звезды и медаль «Партизану Отечественной войны» стали наградой за мужество и доблесть.

И вот он, невысокого роста, с красивым лицом и копной чёрных волос, стоит перед начальником штаба партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта Василием Савельевичем Погребенко. Он догадывается: предстоит новое задание. Разговор был недолгим – Погребенко хорошо знал Антипова по прежним партизанским делам. Предложив Николаю Михайловичу должность начальника штаба отряда «Киров» и получив согласие, Погребенко приказал готовить материальную сторону предстоящего дела.

Командиром группы штаб назначил В.И. Зедгенидзе. Эту весть Антипов воспринял с большим удовольствием – они вместе учились в партизанской школе, дважды были за линией фронта. Совместная боевая работа породила взаимные симпатии и переросла в дружбу.

Владимиру Ивановичу только-только исполнилось двадцать два. Он – иркутянин, русоволос, невысок, но плотно сбит. После окончания средней школы Зедгенидзе поступил на физико-математический факультет государственного университета родного города. Учёбу прервала война. По рекомендации областного комитета комсомола был направлен в специальную школу.

Комиссаром группы стал Иван Андреевич Хуртин, самый старший по возрасту. Войну встретил рядовым артиллеристом, а после окончания военного химического училища вновь оказался на фронте. В апреле 1944 года его откомандировали в группу разведчиков партизанского соединения под командованием В.М. Яремчука.

Кроме руководителей в отряд «Киров» вошло ещё девять разведчиков и подрывников и две женщины, обе Анны – радистка Сливка и медицинская сестра Грабова. Все, кроме неё, имели опыт зафронтовой работы.

Несмотря на это обстоятельство, группу готовили основательно. Этим делом занимался представитель штаба партизанского движения капитан Соловьёв. Под его руководством десантники стреляли из личного оружия и автоматов, метали гранаты, тренировали наблюдательность, слух, умение видеть в темноте, отрабатывали взаимозаменяемость. Все знали, что работать придётся в Венгрии.

Когда подготовка к вылету была завершена, Зедгенидзе вызвали в штаб. Вот тут Погребенко и ошарашил командира отряда новостью – лететь предстоит в Чехословакию.

– Сегодня вечером выезжаете на аэродром Станислав, а уже оттуда самолётом к месту назначения. На аэродроме вылета вас ознакомят с положением в районе десантирования. По прибытии на место сразу же установите связь с партизанами, подпольщиками и другими нашими десантными группами. С их помощью приступайте к сбору разведывательных данных. Нам нужны сведения о количестве и расположении живой

силы и техники противника, наличии аэродромов, о местах расположения складов. Приступайте к диверсиям, покажите местному населению, что фашистов бить можно. И ещё: создайте базу для приёма других групп и грузов.

В конце беседы Погребенко вызвал в кабинет молодого человека и представил его Зедгенидзе:

– Иосиф Куртиш. Чех, коммунист. Придаётся вашей группе на должность заместителя комиссара. Воюя против нас в составе словацкой дивизии, в сентябре сорок третьего года перешёл к белорусским партизанам, в июне сорок четвёртого попал к немцам в плен и отправлен на родину, где его хотели судить. Но парня освободили повстанцы. Воевал в партизанской бригаде имени Сталина. В январе 1945 года бригада соединилась с частями Красной Армии. Куртиш оказался в нашем распоряжении. Ему двадцать четыре года, будет у вас, помимо всего, и переводчиком. Принимайте! Значит, в группе будет пятнадцать человек. Приказываю вернуться всем! Доброго пути!

Помимо перечисленных командиров и женщин, в группу вошли Аркадий Михайлович Дубников, Анатолий Андреевич Борисов, Михаил Степанович Тришин, Иван Дмитриевич Солодухин, Пётр Иванович Давыдов, Василий Иванович Болотов, Иван Аникеевич Свириденко, Александр Станиславович Чирковский, Иван Иванович Кольцов.

До Станислава добирались машинами. Аэродром располагался в близлежащей деревне, в ней, в ожидании вылета группа и поселилась. Через несколько дней поступила команда: ехать в Кросно. Опять погрузка на машины и – далёкий изнурительный путь.

В Кросно прибыли под вечер. Зедгенидзе и Антипов согласовали время вылета. Оказалось, что в распоряжении группы целые сутки. Устроились в дощатом домике близ лётного поля. На ужин пригласили экипаж, раскрыли бочонок вина, который удалось сохранить при переезде из Станислава в Кросно только благодаря настойчивости Аркадия Дубникова, и славно посидели несколько часов.

На следующий день после ужина начали собираться в путь. Собственно говоря, всё было готово, оставалось обвешать плечи, спину и бёдра амуницией – пистолетами, автоматами, вещмешками, финками, флягами, парашютами и сумками. Экипировка у всех одинаковая: бушлаты, сапоги, брюки, шапки-ушанки.

В 20.00 самолёт поднялся в воздух. О самом полёте Николай Антипов рассказывал скупое, вероятно, память сохранила только самые яркие детали: «Линия фронта была в огне. Истребители вроде крутились, но не обстреливали. В безоблачном небе висела луна и множество звёзд. Несколько раз кто-то из лётчиков выходил к нам и информировал о полёте. Потом мы почувствовали, что пошли на снижение и поняли, что скоро прыгать. И точно: через несколько минут загудела сирена и замигала красная лампочка. Мы встали, пристегнули карабины. Прыгали в два захода, через одну дверь, со стоячего положения. Костров не было».

О дальнейших деталях десантирования поведала в своей книге Алла Чаркова: «Приземлились на поляну между селом и лесом, недалеко друг от друга. Только Аню Грабову и Ивана Солодухина отнесло к селу, да Владимир Иванович не сразу выпутался из ветвистых объятий дуба. Помигивая фонариками, негромко перекликаясь, минут через тридцать все собрались вместе. Оказалось, что не обошлось без ЧП: разведчик Иван Свириденко вывихнул ногу, пока над ним колдовала Аня Грабова, одни десантники начали собирать груз, другие закапывали парашюты»<sup>1</sup>.

О том, что экипаж произвёл выброску группы с ошибкой, говорил мне Николай Антипов. Отклонение от заданного места он оценивает в сто километров. Об ошибке пишет и Чаркова: «Теперь десантники знали самое главное: штурман ошибся, их выбросили не на партизанской Ждярщине, а в малолесном Выходочешском крае, к тому же густонаселённом».

Проинформировали Центр о случившемся и получили приказ: идти строго на юг к лесам Ждярщины, там, на высоте 801 близ города Ждяр над Сазавой обосновать постоянную базу и приступить к выполнению задания.

На переход ушло около двух недель. Уже на марше стали обрастать добровольцами. Место для базы выбрали весьма удачное: в густом ельнике на холме, вокруг которого раскинулись болота, а в пяти километрах разбросало свои домишки село Гералец. Вырыли землянки, оборудовали радиоузел и штабную комнату. Закончив обустройство, приступили к разведывательной и диверсионной работе.

На этом я прерву рассказ о группе «Киров», так как немного позже на помощь ей придёт ещё один экипаж 4-го авиакорпуса. А мы вернёмся к боевым делам в ночь на 26 марта.

Четыре экипажа 54-й авиадивизии выполняли задания РО 4-го Украинского фронта. Один экипаж на точку, что в четырнадцати километрах на северо-восток от Брно десантировал одного человека и 150 кг груза.

Ещё один экипаж доставил семь человек и 210 кг груза на точку в восемнадцати километрах на юго-запад от Полички. Это была уже знакомая читателю разведывательно-диверсионная группа «Садко». До этого в предверии начала Словацкого национального восстания она за линией фронта уже побывала. С 27 августа по 4 ноября 1944 группа работала в районе Ужгорода. После выхода с оккупированной территории разведчикам был предоставлен отдых. После его завершения три человека из состава прежней разведывательно-диверсион-

<sup>1</sup> Чаркова А.А. Шли последние дни войны. – Иркутск, 1990. – С. 18 – 19.

онной группы «Садко» (командир Василий Антонович Шубин, его заместитель Леонид Александрович Володин и старший радист Василий Степанович Глущец) стали основой при формировании новой группы. Ей оставили прежнее кодовое наименование.

В новое формирование «Садко» вошли два словака и двое русских. Разведчик Поткан Филипп («Отто»), родился в 1923 году (округ Границе). Служил в чехословацкой армии, в РО фронта взят из партизанского отряда «Сергей». Годвап Георгий Георгиевич («Арамис»). Он был привлечён в группу в период, когда она работала в районе Ужгорода осенью 1944 года. Родился в 1924 году в селе Коромля (Собранский округ Ужгородской области).

Разведчик Хмельницкий Митрофан Степанович («Вольный») пришёл в разведку в октябре 1944 года из отдельной 129-й разведроты 155-й стрелковой дивизии. Уроженец села Капустино Ковалёвского района Полтавской области. 1917 года рождения, кандидат в члены ВКП (б). Радистка Татьяна Порфирьевна Загоруйко («Сима») родилась в 1923 году в селе Уланок Курской области. Комсомолка. В Красной Армии с декабря 1941 года.

Группе были поставлены такие задачи. Постоянно и круглосуточно наблюдать за перевозками живой силы и техники противника на участке железной дороги Кроуна – Поличка. Захватом пленных и через осведомителей из числа местных жителей вскрыть дислокацию воинских частей и их нумерацию. При разведке особое внимание обратить на наличие в зоне наблюдения химических частей. Действовать нелегально до особого распоряжения Центра.

Десантирование производилось при сильном ветре, рассеивание разведчиков оказалось значительным. Спустились на лесной массив на юго-западе от Полички. «Арамиса» и «Отто» после приземления пленили немцы. Остальным пришлось вступить в бой. По приказу командира радистка уничтожила шифр, программу радиосвязи и питание для рации. Выйдя из боя без потерь и обосновавшись в лесу, начали решать проблему установления связи с Центром. В оперативном деле группы сказано: «Благодаря находчивости, смекалке и выдержке командира связь была установлена 28 апреля и поддерживалась бесперебойно. Средства связи были получены в партизанском отряде Зедгенидзе через лесника Вагнера Отокара, который был завербован «Садко».

В первый период, до установления связи с Центром, занимались главным образом вербовкой агентов-осведомителей и мобилизацией местного населения на борьбу с немцами. В трудных условиях нелегальной работы в тылу противника, преследуемая немцами и не имея связи с Центром, группа не падала духом, сохраняла стойкость, выдержку, дисциплину и крепкую товарищескую спайку».

К разведывательной работе привлечены ценные источники из числа работников военных заводов в Высоко Мыто, Поличка, Пардубице: Копеечек Алоиз, Тратилек, Садомка Иосиф. Кроме них серьёзную помощь оказали местные жители: ветврач Микон Иосиф, мельник Правец Франтишек, Садомка Богумил, Несладек Иосиф, Мельцер Ченер, Карел Водечнал. В составе группы работали пятеро советских военнопленных: Кругляк Пётр Алексеевич, Азюковский Николай, Сёмкин Виктор, Доценко Григорий, Богданчик Пётр.

27 апреля, за день до установления связи с Центром, Шубин направил через линию фронта двух связных – Доценко и Сёмкина с планом аэродрома и системой обороны города Высоко Мыто, Пардубице, Литомышьль, Поличка, Ново Грады. Доценко не смог перейти и вернулся в группу, а Сёмкин получил тяжёлое ранение и был схвачен немцами.

11 мая группа «Садко» прибыла в РО фронта. Все разведчики, в том числе «Отто» и «Арамис», были представлены к правительственным наградам<sup>1</sup>.

В эту ночь ещё один экипаж летал в интересах 4-го Украинского фронта. На точку Поляна в десяти километрах на юго-восток от Брно борт Ли-2 покинули шесть человек, вслед за ними к земле пошёл груз (180 кг). Доставку разведгруппы к месту назначения выполнил экипаж 29-го авиаполка Ю.Е.Волкова. В беседе со мной Юрий Евгеньевич рассказал, что вся шестёрка – это мужчины. Полёт прошёл нормально, для сброса людей и груза сделали два захода. Когда вернулись в Кросно, представитель разведотдела объявил, что десантники донесли о нормальном приземлении.

Командир корабля ошибся – среди его пассажиров была женщина. Уж кого-кого, а женщин члены экипажа всегда примечали и в своих воспоминаниях этот факт неизменно выделяли. Думаю, что если б Анна Болотова узнала о таком невнимании Юрия Волкова к своей персоне, она, кокетства ради, слегка бы возмутилась. А именно она была в составе группы под кодовым названием «Явор» в качестве радистки. И именно она в составе группы под таким же названием в январе 1945 года уже побывала на территории Словакии. В новый «Явор» из прежнего состава, кроме неё, вошли ещё двое – командир Карел Копалик и Иосиф Яблонка. Правда, последний улетел не в качестве разведчика, как прежде, а заместителем командира.

Кроме них в группу вошли три новых разведчика. Венгр Палл Альберт («Тиссо»). Родился в 1915 году в селе Тиссо Дадо (область Мишкольц). Бывший военный служащий венгерской армии. Завербован 26 сентября 1944 года, прошёл подготовку в антифашистской школе при политуправлении 4-го Украинского фронта в городе Стрый.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 91.

Яхновский Роман Романович («Весёлый»). Родился в селе Зубары Фастовского района Киевской области в 1925 году. Партизанил в отряде имени Н.Хрущёва, затем в качестве разведчика служил в 24-й стрелковой дивизии. Третий разведчик – Михаил Хован («Михаль»).

Новая разведгруппа «Явор» имела такие задачи. Действовать в районе Валаш Межиричи до подхода частей Красной Армии или до особого распоряжения Центра. Вести наблюдение за перевозками на участках железной дороги Валаш Межиричи – Границе, Валаш Межиричи – Быстрице, Валаш Межиричи – Тренчин, Валаш Межиричи – Моравска Острава. Установить систему обороны противника в подопечном районе. Среди заданий было ещё и отличное от обычных – установить связь с генералом Брауном с целью использования его группы по освещению железнодорожных и шоссейных перевозок.

Приземлились без происшествий в радиусе 800 метров на лесной массив, что в 12 километрах северо-восточнее Валаш Межиричи. На следующий день организовали базу в двух километрах юго-западнее города Долгая и два наблюдательных пункта. Один в полутора километрах от развилки железной дороги Валаш Межиричи – Фрейнштадт и Валаш Межиричи – Новый Йичин, а другой в пяти километрах от железной и шоссейной дороги у станции Годславице.

28 марта «Белый» направился в Валаш Межиричи для установления связи с генералом Брауном («Оравски»), но встретиться не удалось, так как Центр дал неправильный адрес его жительства. На обратном пути разведчик повстречал в лесу жителя села Зашова Яна Данека и узнал от него, что в селе Кргова проживает бежавший из плена советский лейтенант Иванов Анатолий Емельянович, который якобы в своё время партизанил в отряде имени Яна Жижки под командованием капитана Мурзина. Отряд был разбит немцами, а Иванова приютила Житникова Юлия. Оказалось, что лейтенант связан с подпольной организацией «Отбой» села Годславице и города Валаш Межиричи.

Уже 29 марта с помощью крестьянина Данека «Явор» встретился с Ивановым, а через него с руководителями организации «Отбой» Бартоном Андреем и Рудольфом Ридлом. Договорился о том, что подпольщики будут оказывать группе помощь по разведке.

На следующий день перешли на новую базу в одном километре на север от села Кргова. Находились на ней до 5 мая – конца своей работы. В продолжении всего периода пребывания в тылу систематически освещали перевозки войск и техники противника железнодорожным и автомобильным транспортом. Удалось установить систему и характер обороны в районе Валаш Межиричи, Границе, Тренчин. За это время захватили 17 контрольных плененных солдат и офицеров и 10 человек уничтожили при внезапных стычках с врагом.

Большую помощь оказали осведомители из числа местных жителей. Особенно ценные сведения приносили следующие товарищи.

Стрычек Юзеф, чех тридцати девяти лет, житель села Кргова, работник железной дороги. Он имел задание освещать военные перевозки, проходившие через станцию Валаш Межиричи в направлении на Моравску Оставу и Кромержжиз. Данные имели большую ценность. Юзеф был на связи у Иванова, который ежедневно посещал базу РДГ, доставляя группе сведения от организации «Отбой» из города Валаш Межиричи и продукты питания. С подпольной организацией «Отбой» из села Годславице связь поддерживал заместитель командира группы «Белый».

Чипова Франтишка, чешка. Ей исполнился 21 год. Несмотря на молодые годы, она уже овдовела. Жила в селе Зубржи, занималась домашним хозяйством. Вела наблюдение за станциями Валаш Межиричи и Границе.

Девятнадцатилетний чех Меренда Владимир. Безработный житель села Годславице. Следил за перевозками по железным и шоссейным дорогам на участке Валаш Межиричи – Новый Йичин. Использовался также как маршевый агент на участке Липник – Кромержжиз. Основная задача при пеших переходах – выявлять оборонительные сооружения противника. Кроме этого он проверял данные осведомителя Стрычка о нахождении в Кромержжиз четырёхсот танков и двухсот восьмидесяти тяжёлых орудий. С этим заданием парнишка справился успешно. Связь с ним поддерживал «Явор».

Сорокасемилетний старший лесник чех Малина Франтишек. Житель села Долуне Бечва. Освещал перевозки на участке железной дороги Вел. Карловице – Рожнов. Справился с заданием весьма успешно.

Всех осведомителей завербовал «Явор» по наводке Иванова.

Местные жители обеспечивали группу и продовольствием. Особено в этом деле помогли трое. Мать троих детей, домохозяйка Житникова Юлия из села Кргова. Ежедневно с 31 марта по 6 мая через Иванова продовольствие для всей группы переправлял кладовщик немецкой фирмы «Маслосбыт» города Валаш Межиричи Ганзель Влестемил. С 4 апреля по 6 мая также через Иванова периодически передавал сало, мясо, колбасу чех Паллета Ян. Ему было 24 года, работал водителем на этой же фирме.

23 апреля на квартире Житниковой состоялась встреча «Явора» с осведомителем Малиной. В разговоре с ним резидент упомянул о том, что разыскивает генерала Брауна. Оказалось, что Малина знает о существовании подпольной организации во главе с этим генералом. 25 апреля на окраине города Рожнов он организовал встречу с заместителем Брауна Антонином Кучерой. Выяснилось, что Браун арестован гестапо ещё в середине марта. «Явор» поставил Кучере задачу вскрыть оборону противника в районе Моравской Оставы. Подпольщик охотно согласился, но поручение не успел выполнить в связи с быстрым продвижением в тот район Красной Армии.

За период работы в тылу группа «Явор» передала в Центр весьма ценные разведывательные сведения. Они были отражены в 107 радиogramмах. Работа всех разведчиков была высоко оценена руководством РО фронта<sup>1</sup>.

Три самолёта этой же авиадивизии отработали в интересах РО 1-го Украинского фронта. Все они на точку в тридцати километрах южнее Праги десантировали 17 человек и 140 кг груза.

Серьёзную работу в эту ночь выполнил с оперативного аэродрома Ченстохова экипаж командира корабля И.С.Шпрехера (штурман А.Ф.Нетюхайло). В период 00.10 – 00.25 сбросил трёх человек и четыре грузовых мешка на точку в пятнадцати километрах на юго-запад от населённого пункта Валашке-Межиричи, а в 00.27 десантировал десять пассажиров на точку в десяти километрах западнее. Обе группы принадлежали разным разведывательным органам. В архиве ГРУ сохранились сведения об их персональном составе, задании и его выполнении.

Резидентуру в три человека формировал РО 4-го Украинского фронта, присвоив ей кодовое название «Свист». Резидент, он же заместитель командира партизанского отряда по разведке Николай Дмитриевич Масленников («Свист»). Родился в 1917 году в селе Сафоново Раменского района Московской области. Беспартийный, образование 6 классов. Война застала на действительной службе в погранвойсках. Был пленён. Бежал, партизанил с марта 1942 по июль 1944 года. В январе 1945 года привлечён к разведработе по линии 2-го отдела РО 4-го Украинского фронта. Подготовку проходил в составе резидентуры «Бирюк».

В помощники резиденту назначили женщину – Ксению Николаевну Абалову («Лиза»). Ей, уроженке Миниральных Вод, к тому времени было 35 лет. Русская, член партии, в разведке с 1942 года. Дважды побывала за линией фронта. Имела два ордена – Отечественной войны второй степени и Красной Звезды.

Радистка Александра Капитоновна Полякова хотя и была самой молодой (1922 года рождения), в разведке тоже с 1942 года и уже дважды, вместе с Абаловой, побывала в тылу врага. Ей присвоили псевдоним «Семёнова». Комсомолка, воспитанница Бредихинского детского дома, что в Тульской области.

Командование фронта поставило резидентуре такие задачи. Легализоваться на базе партизанского отряда в районе Табор. Методом личных наблюдений, опросом местных жителей и использованием данных партизанского отряда установить наличие войск, штабов, аэродромов, оборонных сооружений в районе Табор. Добыть образцы действующих гражданских документов.

Летели в самолёте вместе с другой разведывательной группой. Десантировались первыми у населённого пункта М.Светла (высота 709, гора Мелихов). А надо было в районе Табор. Это на 50 километров севернее, чем надо было по заданию. Ошибка экипажа была серьёзной. Но главная неприятность ожидала резидента после приземления. «Семёновой» и «Лизы» в районе десантирования не оказалось. Искал до утра. А тут эсэсовцы и жандармы начали облаву. Более часа отстреливался, отошёл в глубь леса и оборвал преследование. К пункту сбора прибыл лишь 5 апреля. Здесь находились комиссар партизанского отряда и четверо бойцов.

30 марта «Лиза» вышла на связь с Центром и сообщила о своём месте нахождения. По пути к пункту сбора она передавала ценные разведывательные сведения. 22 апреля прибыла к месту сбора. «Семёнова» уже была там. Началась напряжённая и целеустремлённая работа по сбору необходимых фронту сведений. Ежедневно в Центр уходили радиogramмы с ценными данными о противнике. Они поступали от партизан и завербованных осведомителей из числа местных жителей под кличками «Иозеф» и «Мелан». 10 мая группа встретилась с бойцами 2-го Украинского фронта. По оценке разведотдела задание группа выполнила хорошо. Все её участники были награждены орденами<sup>2</sup>.

Вторая группа в десять человек, десантированная с самолёта И.С.Шпрехера несколько минутами позже, носила кодовое название «Иванов» и была подготовлена помощником начальника 2-го отдела РО 1-го Украинского фронта майором Малининым. Почти все они пришли в разведку из партизанского отряда имени Чапаева.

Командир группы Василий Андрианович Медведев («Карась»). Родился в 1917 году в селе Еськово Тульской области. До войны закончил три курса Московского химикомашиностроительного института и спецшколу НКВД. В армии с 1941 года, политрук. В 1942 году по ранению попал в плен. В сентябре 1944 года бежал, примкнул к партизанскому отряду имени Чапаева, стал в нём комиссаром, а затем начальником особого отдела. Награждён орденом Красной Звезды.

Заместителем командира стал Василий Васильевич Лепеничев («Голубь»). Родился в 1918 году в селе Бородинском Калининской области. Комсомолец, образование среднее. В Красной Армии с 1939 года. 22 сентября 1941 года под Киевом попал в плен и более года томился в концентрационных лагерях. Удалось бежать. В партизанском отряде имени Чапаева занимал должность заместителя командира. Награждён орденом Отечественной войны второй степени и медалью «За боевые заслуги».

Радист Вадим Николаевич Епифанов («Бухгалтер») – парнишка девятнадцати лет, москвич, в армии с 1942 года. Окончил школу радистов, побывал в тылу, заработал орден Отечественной войны первой степени. Его коллега Вера Матвеевна Чернова («Вероника») тех же лет и тоже москвичка. С началом войны трудилась слесарем на заводе № 89 НКАП. С декабря 1943 года в армии, окончила школу радистов.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 1, л. 137.

<sup>2</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 209.



В группе был переводчик – Станислав Зигмундович Сахоцкий («Станислав»). Поляк. Родился в городе Плоцке в 1921 году. Три года работал в немецкой строительно-дорожной организации чернорабочим, а затем бухгалтером. В 1942 году вместе с немецкой фирмой переехал в Новоград-Волынский. Женат на русской. С 17 сентября 1944 по январь 1945 года находился в тылу в составе разведгруппы «Яскер». Владел немецким, польским и русским.

В группе была ещё одна переводчица, которая помимо этого являлась и фельдшером. Надежде Дорофеевне Шапоренко («Люся») исполнилось 24 года. Родилась в селе Елизаветовка Ростовской области. 26 октября 1942 года фельдшер 158-й стрелковой дивизии вместе с госпиталем попала в плен в районе Нальчика. Работала в концлагере Ченстохова. 19 ноября сбежала и примкнула к партизанскому отряду майора «Шар».

Вошли в отряд и четыре разведчика: Дмитрий Иванович Шейгас («Орлёнок»), Михаил Иванович Соколовский («Лось»), Андрей Павлович Андреев («Крот») и Александр Павлович Вукс («Игорь»). Все они являлись бойцами партизанского отряда имени Чапаева, и всем им было немногим более двадцати.

Район разведывательной работы отряду определили достаточно обширный и сложный, на стыке Чехословакии и Германии. Необходимо было: изучать сосредоточение войск противника в городах Дрезден, Фрейберг и Хемниц; анализировать перевозки по железным дорогам Гроссенхайн – Дрезден, Хемниц – Дрезден, а также по шоссе; инженерным сооружениям по рубежу Эльбы в районе Дрездена и по реке Цшопау в районе Хемниц.

Заданием была предусмотрена мера достоверности передаваемой информации на случай, если кто-либо из радистов будет работать по принуждению. В этом случае радиотелеграмма подписывается словом «Верника». Этот же пароль радист должен сообщать и по требованию Центра.

И группа «Иванов» экипажем И.С. Шрехера была выброшена с отклонением (район Цинвальд), правда не столь значительным, но 11 километров в условиях незнакомой местности серьёзно осложнили положение. К тому же приземлились десантники в 3 часа 45 минут, до рассвета оставались считанные минуты. Это не вина экипажа, это недоработка разведотдела. К пяти часам утра девять разведчиков были в сборе. Не было десятого – «Люси». На её розыск потратили трое суток. Надежда Шапоренко совмещала две важных должности – фельдшера и переводчика. Её парашют и перчатку нашли в восьмистах метрах от приземления. Вероятно, она потеряла ориентировку и ушла в противоположную сторону. Надежда Дорофеевна пропала без вести.

А её медицинские знания были так необходимы буквально с первых минут пребывания на земле. Дело в том, что командир группы Медведев и разведчик Шейгас, имея за спиной большой груз, при приземлении получили сильное повреждение ног и по этой причине не могли передвигаться. Четверо суток ушло на то, чтобы поставить их на ноги.

Обстановка осложнилась ещё и тем, что разведчики не могли определить район своего приземления в течение трёх суток. Дело в том, что местное население получило распоряжение, запрещающее вступать в контакт с неизвестными лицами, а у самих разведчиков на руках были устаревшие топографические карты этого района. Чтобы определиться, потребовалось брать «языка». А тут ещё через несколько дней после приземления закончились продукты, и доставка из Центра задерживалась ввиду нелётной погоды.

Агентурная обстановка в районе городов Фрейберг, Дрезден и Хемниц оказалась сложной. Из приграничных районов было выселено всё чешское население. Вместо них приехали члены фашистской партии, перед которыми была поставлена задача контролировать лесные массивы. Всё население в стокилометровой пограничной полосе получило оружие, несло ночное дежурство и наблюдало за воздухом. Все немецкие лесники являлись агентами гестапо. По всем этим причинам группа могла передвигаться только ночью.

Для лучшего выполнения задания Медведев решил легендировать разведчиков под дезертиров власовской армии, которые якобы пробиваются на родину и ничем не интересуются, кроме добывания пищи. Кроме этого, установили расположение эвакуированных немцами советских граждан. 22 апреля был завербован украинец Эмиль Резник. Он сообщил сведения о передвижении войск по шоссе в районе г. Шаров, а также установил систему обороны противника в районе Фрейберга, Теплице-Шанова, Мнишек. Через него удалось завербовать Нину Жилкину из Смоленска.

Периодически проводились операции по захвату «языков». 24 апреля в населённом пункте Мнишек был захвачен командир отдельной роты связи унтер-офицер Ляйдингер и обер-ефрейтор Аккерман из состава 32-го полка воздушной связи, входящего в 15-ю немецкую авиационную дивизию. Были установлены место расположения штаба дивизии, дислокация и состав частей, количество и состав самолётного парка. Части дивизии были вооружены самолётами «Фокке-Вульф-190», «Мессершмитт-109» и «Мессершмитт-262». Последние поступили в части в марте 1945 года.

Через этих же агентов удалось установить дислокацию 14-й авиадивизии, 153-го гренадёрского полка СС, 67-го, 82-го и 62-го армейских корпусов. Были установлены расположение и размеры пяти аэродромов. Все эти сведения отразились в 30 радиogramмах.

8 мая девять человек группы соединились с частями Красной Армии. Командир был направлен в госпиталь для лечения ран, полученных при выполнении задания. Все разведчики были награждены орденами Советского Союза<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9588, д. 6, л. 377 – 387.

Продолжали работать и экипажи, командированные в Кечкемет. Один из них в два часа ночи десантировал на точку в семнадцати километрах юго-западнее Простеева (45 км северо-восточнее Брно) четырёх пассажиров и 150 кг груза. Это было задание РО 2-го Украинского фронта<sup>1</sup>.

А заявки на сброс разведывательно-диверсионных групп продолжали поступать. 26 марта заместитель начальника РУ ГШ КА генерал-майор Феденко направил на имя командующего ВВС Главного маршала авиации А.А.Новикова следующий документ: «Во исполнение вашего указания были полностью обеспечены 21 самолёторейс по выброске людей и грузов в тыл противника в лётные дни февраля-марта по заявке РУ. В настоящее время, согласно плану, необходимо для обеспечения боевых операций наступающих частей Красной Армии произвести выброску в тыл Германии, Чехословакии и Австрии.

Прошу вашего распоряжения о выделении двадцати самолётов в течение марта-апреля для выброски в тыл противника людей и грузов РУ ГШ КА. При этом прошу девять самолёторейсов из общего числа обеспечить на самолетах Си-47 для выброски разведгрупп в составе пяти-шести человек. Районы выброски будут сообщаться через нашего представителя командованию обеспечивающего авиасоединения»<sup>2</sup>.

Этот документ пошёл по инстанциям: начальник штаба ВВС маршал авиации С.А.Худяков адресовал его заместителю командующего 18-й воздушной армией маршалу авиации Н.С.Скрипко, а тот – командиру 4-го авиакорпуса генерал-лейтенанту авиации Г.С.Счётчикову. О конкретных исполнителях этих заданий РУ ГШ КА, выполненных в интересах Чехословакии, рассказ впереди.

В ночь на 27 марта пять Ли-2 53-й авиадивизии и девять – 54-й выполняли задания штаба партизанского движения Чехословакии, разведотделов 1-го, 4-го Украинских фронтов и НКГБ Украины.

На партизан работало четыре самолёта, задание выполнили три. В 22.55 с высоты четырёхсот метров с одного Ли-2 экипаж выбросил 1300 кг груза на точку в семнадцати километрах юго-юго-западнее Жилины; в 23.02 – 23.12 второй экипаж, сделав два захода, десантировал одного пассажира и 1700 кг боеприпасов в семнадцати километрах на юго-запад от города.

Над целью, что в двадцати километрах на северо-восток от Св. Мартина самолёт командира корабля 29-го авиаполка Б.А.Ермакова появился в установленное время. Его точный выход, как всегда, обеспечил штурман Н.Е.Садовниченко. На борту – 1700 кг груза. Это много. На троих более чем по полтонны. Именно такое количество людей командир отрядил на эту работу – правого лётчика Петра Григорьева, борттехника Андрея Стоценко и радиста Константина Соломникова. По плану, намеченному ещё перед вылетом, нужно было сделать три захода.

После выхода в район сброса сделали первый. Борттехник открыл дверь, установил её на фиксатор, а затем все вместе подтащили к проёму три мешка, зацепили карабины фал за штангу и стали ждать сигнала штурмана.

Вот зажглась зелёная лампочка и загудела сирена. Первые два мешка зашуршали вниз. Быстро подтащили третий, поднатужились и толкнули вслед. Пётр Григорьев, стоявший у самого края дверного проёма, оступился и чуть не улетел за мешком. Спасла его ловкость: ухватившись руками за фалы вытяжных парашютиков от двух первых ПДМ, он затормозил своё падение, а уже в следующее мгновение его подхватили руки Стоценко и Садовниченко.

Пока Ермаков делал второй заход, Григорьев пришёл в себя, успокоился. Что и говорить: побывал, можно сказать, на краю четырёхсотметровой пропасти. «Нет, – решил правый лётчик, – хоть свой парашют и здорово мешаает при сталкивании мешков, но снимать его не стоит. Воистину: инструкции пишутся кровью».

На разведуправление 4-го Украинского фронта работало два экипажа, задание выполнил один – командира корабля 340-го авиаполка А.А.Васильева (штурман Л.А.Шепель). На точку в тридцати четырёх километрах к северу от Праги он десантировал шесть человек и 300 кг груза. Это была резидентура «Антон».

Резидент Гостищев Алексей Павлович родился в 1913 году в селе Круглое Азовского района Ростовской области, русский. Кандидат в члены ВКП (б). Учился на рабфаке и юридических курсах. В разведку привлечён в 1942 году. Радистка Сидоренко Анастасия Фёдоровна («Надя»), 1920 года рождения, уроженка села Б.Александровка Николаевской области. Образование среднетехническое, член ВЛКСМ. К работе в разведорганы привлечена помощником начальника 2-го отделения РО штаба Северо-Кавказского фронта майором Зайцевым в мае 1943 года.

Гостищев и Сидоренко 30 июня 1943 года десантировались для работы в тылу в район родного села «Нади». Прописались у отца. «Антон» поступил работать в кустарную мастерскую слесарем, а «Надя» устроилась в товарную контору станции Большая Криница. Активно работали до марта 1944 года, до того момента как резидент серьёзно заболел.

В начале 1945 года РО 4-го Украинского фронта стал создавать новую резидентуру под тем же кодовым названием «Антон». В неё вошли четыре новых разведчика. Все они были привлечены майором Митрофановым из учебного батальона № 2393. Помощник резидента Мелиш Дмитрий Иванович («Марс»). Родился в 1924 году в селе Дусино (Подкарпатская Русь). Беспартийный, образование 9 классов. Агент Герц Иван Юрьевич («Нелли»), уроженец США, русин. Проживал в селе Лохово Мукачевского района.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 129, л. 20.

<sup>2</sup> Там же, ф. 35, оп. 11285, д. 1414, л. 55.

Два класса технической школы, беспартийный. Агент Пацек Мирослав Иванович («Дербент»). Чех. 1924 года рождения (Ужгород). Семь классов образования, беспартийный. Агент Булак Георгий Иванович («Джим»). Уроженец села Нелипино (Подкарпатская Русь) Свалявского района (1916 года). Беспартийный, семь классов, русин.

Перед группой были поставлены три задачи. Освещать перевозки по железной и шоссейной дорогам на участке Брно – Вышкув. Установить наличие войск, баз снабжения и штабов в районе Брно. Вскрыть оборонительные сооружения Брно.

Десантировались в районе Брно – Тишнов. Судя по всему, приземлились без происшествий. По крайней мере, в радиограмме, которую радистка отправила на следующий день, об этом не говорилось. Это была первая и последняя радиограмма резидентуры «Антон». Больше Анастасия Сидоренко на связь с Центром не выходила. Дальнейшая судьба разведчиков не установлена<sup>1</sup>.

Три экипажа выполняли задание разведотдела 1-го Украинского фронта. В период 00.40 – 02.30 они десантировали двадцать одного человека и 540 кг груза. Точки сброса в документах ЦАМО не отражены.

Вполне возможно, за общими цифрами сброшенных пассажиров скрывается пятёрка разведчиков, объединённых разведывательно-диверсионной группой под кодовым названием «Адам». Сужу только по дате десантирования. Однако есть и сомнения. Группа подготовлена не РО 1-го Украинского фронта, как сказано в документе ЦАМО, а разведотделом 4-го Украинского фронта, как зафиксировано в архиве ГРУ.

Особенность разведгруппы в том, что все разведчики по национальности немцы, бывшие военнослужащие немецкой армии, завербованные в лагере для военнопленных в Самборе. Командир Шахер Адам Георгиевич. Родился в 1907 году в городе Герцогенаурах (Бавария). Фельдфебель. Завербован работником РО Сыроватским. Заместитель командира – Хеккель Карл Карлович («Карл»). Завербован майором Горловым. Родился в городе Троппау в 1911 году. Фельдфебель. Радист Визе Гергард («Герка»). Уроженец города Реклингхаузен. Родился в 1923 году. Завербован Горловым. Разведчик Вегнер Франц («Франц»). 1918 года рождения, город Петлехен (Восточная Пруссия). Обер-гренадёр. Разведчик обер-ефрейтор Центек Гельмут Каспарович («Гельмут»). Родился в 1916 году в городе Дортмунд-Менгеде. Готовил группу Сыроватский.

Задачи группы были обычные, как для всех разведчиков. Методом личных наблюдений и опросом местных жителей необходимо было установить: содержание перевозок по железной и шоссейной дорогам Нейссе – Крнов – Опава; наличие частей противника, характер оборонительных сооружений в районе действия. Кроме этого необходимо было добывать образцы гражданских документов.

Вероятно, десантирование было осуществлено с ошибкой. Разведчики приземлились на лесной массив в восьми километрах восточнее железнодорожной станции Доски. Это 40 километров севернее Праги. В связи с этим командование РО фронта приказало группе вести разведывательную работу по освещению перевозок по железной и шоссейной дорогам на участке от Летамаржице в направлении Мельник и обратно.

При десантировании группа была засечена противником. Завязался бой. От преследования удалось уйти, однако не без потерь – был убит Центек. На связь с Центром группа вышла лишь 16 апреля. До дня капитуляции радист сумел передать 15 радиограмм. Оценки работы разведчиков в тылу со стороны командования РО фронта в оперативных документах группы нет<sup>2</sup>.

1-й авиаполк традиционно работал на НКГБ Украины. Не выполнил один: экипаж П.В.Новикова (штурман А.Н.Боднар) летал на точку в пятидесяти километрах на северо-запад от Брно. Не обнаружив сигналов, вернулись в Мелец с людьми и грузом.

Два экипажа с высоты шестисот метров в районе города Добржиш (45 км юго-западнее Праги) десантировали шестнадцать человек с вооружением и девять мешков боеприпасов весом 1350 кг. Ещё один экипаж на лес, что в пятидесяти километрах на северо-запад от Йиглавы, выбросил группу десантников в одиннадцать человек и 150 кг боеприпасов.

Это была группа «Вперёд», подготовленная НКГБ Украины для проведения разведывательной и диверсионной работы в районе Пардубице и Градец-Кралове. Командиром десантного отряда являлся Николай Емельянович Мельничук («Орёл»). Родился 6 декабря 1912 года в Омске. Ветеринар по образованию, он перед войной пять лет служил в Красной Армии. Уволился в звании старшего лейтенанта. Член партии. Работал в подполье оккупированной Одессы. После её освобождения был заброшен в тыл, в Львовскую область.

Комиссаром отряда назначили сорокалетнего Павла Валериановича Курьяту («капитан Хоцкий»). Уроженец Житомирской области. После срочной службы вернулся в родную деревню Рудна Будище и стал председателем колхоза. Приобрёл профессию лесничего. Воссоединял родную Украину с её западной частью. Участник войны с Финляндией. С 23 июня 1941 года воевал в ПВО, под Киевом был ранен и попал в плен. Совершил удачный побег, организовал партизанский отряд.

На должность начальника штаба отряда органы подобрали Владимира Фёдоровича Яцюка («лейтенант Кремнёв»). Он был гораздо моложе и командира, и комиссара – родился 14 октября 1921 года в Хмельницкой области. Кадровый военный. После Сталинградской битвы партизанил в соединении Героя Советского Союза А.М.Грabcака.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 8414, д.4; оп. 9654, д. 199.

<sup>2</sup> Там же, оп. 9654, д. 2, л. 161.

Руководители отряда «Вперёд» имели большой жизненный опыт, а также навыки подпольной и партизанской борьбы. Этим и объясняется довольно значительные результаты разведывательной и диверсионной деятельности вперёдцев, несмотря на то, что работали они в тылу всего лишь полтора месяца.

Десантирование прошло удачно, приземлились в Западной Моравии в районе города Свратка без зависаний и травм. Мельничук понимал, что без связи с местным населением большого успеха в борьбе с фашистами отряд не достигнет. Этой работой немедленно занялся комиссар.

Уже через несколько дней Курьята установил связь с лесником Йозефом Угером, коммунистом с пятилетним стажем. Сошёлся с чехом быстро. Во-первых, сближала не слишком большая разница в возрасте – почти одногодки. Во-вторых – родство профессий. Как говорится, лесник лесника видит издали. О лесе, правда, говорили мало, всё больше о деле.

Йозеф оказывал большую помощь партизанским отрядам на Чешско-Моравской возвышенности, а также советским десантникам. Сотрудничать с отрядом «Вперёд» согласился сразу. Зная район, как свои пять пальцев, он оказался хорошим проводником и связным. Через него стали поступать первые разведывательные сведения. А главное, он помог привлечь в качестве помощников многих чешских патриотов. Среди них был Ф.Новотный.

Франтишек оказался ценным кадром, у него был солидный опыт подпольной работы и в связи с этим обширные связи. Вскоре был налажен контакт с подпольными организациями в Градец-Кралове и Пардубице, но – и это самое главное – он уже года два оказывал помощь советским гражданам, бежавшим из лагерей военнопленных. Укрывая их, Франтишек со своими товарищами создал в окрестностях села Ческа Рыбна целую сеть баз. В них бывшие военнопленные набирались сил, обучались партизанским премудростям, а затем растекались по отрядам, которых в округе было довольно много.

Мельничук использовал возможности Новотного в полной мере. Через несколько дней после знакомства с ним, он решил создать специальный отряд, выделив из десантной группы на должность командира и его заместителя двух бойцов – А.С.Оганесяна и М.Е.Игнатенко. Комиссаром стал Новотный. Так возникла отдельная группа отряда «Вперёд». Её главная задача – диверсии и добывание оружия.

Активно устанавливая контакты с местным населением, Мельничук старался как можно скорее наладить связь и с партизанскими отрядами, понимая, что их опыт и знание района окажут вперёдцам большую помощь.

Уже через несколько дней после приземления командиру стали доносить о славных делах партизанского отряда «Ермак». Мельничук решил установить с ним контакт. В свою очередь до ермаковцев дошёл слух о том, что группа «Вперёд», недавно высадившаяся в этом районе, совершила успешный диверсионный акт в районе узловой станции Поличка. И Петровский решил найти этот отряд. Задание получил начальник штаба «Ермака» Михаил Тумаев.

8 апреля он с местным чехом отправился на поиски десанта «Вперёд». Было известно, что он находится где-то за лесом Девяти скал, в районе Полички, ближе к городу Гералец. Рейд оказался удачным. На хуторе у Гералеца встретились с группой вперёдцев, возвращающейся с боевого задания. С ними и договорились о свидании командиров.

С каким нетерпением ожидал её Максим Петровский! Шёл седьмой месяц, как он покинул Родину и сражался здесь, в Чехословакии. Так хотелось поговорить с людьми, которые недавно прибыли с Большой земли, более подробно узнать обо всех новостях. Ожидал этой встречи и Мельничук. Он слышал о Петровском, ещё когда партизанил в лесах Львовщины, но лично с ним не встречался.

И вот они друг перед другом, крепко жмут руки. Лишь после того, как переговорили о новостях с Большой земли, перешли к деловой части.

Мельничук и Петровский согласовали план совместных боевых действий, решив сосредоточить общие усилия в сфере диверсионных действий на магистрали Пардубице – Поличка. Весной 1945 года этот участок железной дороги на Чешско-Моравской возвышенности был одним из интенсивных.

В ходе встречи обменялись любезностями: ермаковцы поделились с вперёдцами продуктами и боеприпасами, а те, в свою очередь, выделили им из своих запасов свежие батареи для радиостанций.

Вскоре на отдельных участках железнодорожных магистралей Чешско-Моравской возвышенности загремели взрывы – диверсионные группы подрывников из отрядов «Ермак» и «Вперёд» приступили к совместной работе.

Вот выписка из журнала начальника железнодорожной станции Чахнов, находившейся в зоне диверсионной деятельности вперёдцев и ермаковцев. «18 апреля 1945 года в 00 часов 45 минут на 32 километре перегона Чахнов – Пуста-Каменице высажен в воздух поезд... 20 апреля в 07 часов 35 минут на 38 километре перегона Чахнов – Пуста-Каменице подорвано полотно железной дороги. Нас лишили возможности отправить 10 эшелонов, главным образом, с боеприпасами. 2 мая 1945 года в 19 часов 12 минут на 36 километре перегона Чахнов – Кроуна подорван воинский эшелон, движение прервано на 48 часов».

Вперёдцы оказали большую помощь танкистам 5-го гв. механизированного корпуса генерал-майора танковых войск И.П.Ермакова в разгроме группировки Шернера и его штаба. 7 мая отступавшие немецкие войска подошли к восставшему городу Свратка. Бойцы стали громить врага из засад, а когда гитлеровцы

вступили с партизанами в переговоры, они их затянули, вызвали бомбардировочную авиацию, которая серьёзно потрепала группировку Шернера с воздуха.

Коротким оказалось пребывание в тылу врага разведывательно-диверсионного отряда «Вперёд» под командованием Николая Мельничука, но сделали бойцы много, завершив свою деятельность 12 мая без потерь. К успеху десантников прямое отношение имел какой-то экипаж 1-го авиаполка. Но вот какой? Подольский архив этих сведений не хранит.

Продолжил работу с оперативного аэродрома экипаж Исаака Шпрехера: в 24.00 – 00.20 он сбросил двух пассажиров и 100 кг груза в тридцати километрах южнее Праги, а в 03.44 десантировал десять человек в пятнадцать километрах на юго-запад от Турнов. Эти сведения из Подольского архива. Если дату полёта этого экипажа «привязать» к дате заброса в тыл врага одной из групп, которая зафиксирована в архиве ГРУ, то получается, правда, с некоторыми расхождениями, следующая картина.

Помощником начальника 2-го отдела РО 4-го Украинского фронта И.Л.Рябовым была сформирована резидентура под кодовым названием «Новак». В неё вошли двое. Резидент, он же заместитель командира партизанского отряда по разведке Дмитрий Александрович Попюк и радист Михаил Михайлович Цанико («Дон»). Им предстояло действовать на базе партизанского отряда в районе Турнов (лес, 4 км восточнее села Яблчинец). Методом личных наблюдений и опросом местных жителей установить наличие войск, штабов частей, аэродромов, складов, оборонительных сооружений. В общем, надо было вести разведку этого района, используя возможности партизанского отряда.

В ночь на 26 марта резиденты вместе с командиром и 12 бойцами партизанского отряда десантировались в районе села Либехов. 27-го «Новак» встретился в лесу с командиром отряда Анышевым, с ним было только 8 партизан из 12. Не было и радиста «Дон». Пошли в Чехию, через два дня прибыли в район села Гостин. В двух километрах восточнее него организовали базу и приступили к работе. Через несколько дней резидент Попюк узнал от местных жителей, что группа парашютистов-партизан, включая и «Дона», была при приземлении поймана гестаповцами, а затем расстреляна в городе Мельник. «Новак» работал в качестве заместителя командира партизанского отряда по разведке до 16 мая. Задание резидентура не выполнила, так как лишилась радиста<sup>1</sup>.

В эту ночь произошла потеря ещё одного экипажа в 340-м авиаполку, выполнявшего задание РО 4-го Украинского фронта. Его состав: командир корабля Артём Фёдорович Масляницин, штурман Михаил Петрович Колосов, лётчик Виктор Иванович Козлов, бортехник Анатолий Степанович Барзаков, радист Василий Николаевич Ойкин, стрелок Геннадий Андреевич Волостьев. На борту находился штурман-контролёр Ефрем Савельевич Вирченко.

В 21.45 командный пункт полка получил от радиста информацию о проходе линии фронта. Больше связи с экипажем не было. На цель (45 км северо-западнее Брно) самолёт не пришёл. Командир корабля М.Я.Христофоров, вернувшись после выполнения задания, доложил, что в районе Славков близ Брно его экипаж наблюдал на земле взрыв, перешедший в пожар<sup>2</sup>.

Семь человек пропали без вести. Полк потерял, работая на Чехословакию, восьмой экипаж, жаль парней, не доживших до Дня Победы месяц с небольшим, но особенно в авиаполку сочувствовали судьбе штурмана Вирченко. Это он в ночь на 24 октября один-единственный из экипажа П.А.Панькина спасся после того, как их Ли-2 завалил немецкий истребитель. Почти сто дней его не было в полку, 5 февраля вернулся, возобновил боевую работу, и вот трагический конец.

В ночь на 28 марта авиакорпус продолжил полёты в Чехословакию. По заявке штаба партизанского движения две группы самолётов 250-го авиаполка доставляли боеприпасы.

Три корабля держали курс на цель № 1 (22 км южнее Ружомберок). Первым шёл Владимир Рабинович. Во второй половине маршрута погода резко ухудшилась, и штурман Виктор Евграфов, лишившись наземных ориентиров, вместе с радистом Владимиром Вазолиным полностью перешли на пеленгацию. Так с помощью секундомера и радиосредств вывели бомбардировщик на три костра, выложенных треугольником. Семь ПДМ покинули бомболук. Над этой же точкой освободились от своего груза экипажи В.К.Задорожного и Ю.С.Филимонова.

Четыре корабля ушли на цель № 2 (16 км юго-восточнее Жилины). Первым в группе летел экипаж командира корабля Василия Котовича. Штурман Ниссон Соловей, недавно сменивший в экипаже Луку Аликина, полдороги чертыхался по поводу весенних паводков, до неузнаваемости изменивших конфигурацию рек, озёр и прочих водоёмов. Успокоился он лишь тогда, когда эти, хоть никакие, но всё же ориентиры, исчезли, поглощённые сплошной облачностью.

До цели добрались, нашли три костра в линию с севера на юг, а между ними два мигающих фонаря, и сбросили свои шесть ПДМ. Сюда же десантировали свой груз В.И. Адясов, С.А.Казаров и В.Н.Маянов.

В точном выходе на цель им помогал радист Котовича Василий Роцин. В представлении к ордену Отечественной войны второй степени командир авиаполка отмечал: «При выполнении боевого задания по выброске груза чехословацким партизанам экипаж шёл в сложных условиях. Точка была закрыта мощной кучевой облачностью. Умело помог штурману отыскать цель. Выполнив задание, экипаж стал работать

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 177.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 130, л. 23.

приводом через самолётную рацию, помогая другим точно выйти на цель, благодаря чему они задание выполнили успешно».

Среди радистов полка Василий Роцин был наиболее подготовленным. После завершения учёбы в техникуме механизации сельского хозяйства и двухлетнего трудового стажа его призвали на действительную службу. Окончив полковую школу связи, попал в лётное истребительное училище. И тут война.

Лётчиков-инструкторов с самолётами отправили на фронт, а курсантов – в техническое училище, где Роцин и трудился почти два года. Так что знаний он приобрёл достаточно. В один из дней мая 1943 года прибыл в 13-й авиаполк. После обеда узнал, что зачислен в экипаж Николая Авдошина. А вечером ушёл на боевое задание.

«Когда я поднялся в самолёт, – писал мне Василий Алексеевич, – подумал: кому же доверили мою жизнь, ведь командир корабля, штурман и правый лётчик только окончили училище, у них даже щёки не успели обрести пушком, к тому же они не сделали ни одного боевого вылета. По возрасту в экипаже я был старше всех – мне шёл двадцать четвёртый год. Но вскоре у меня было совершенно противоположное мнение».

Имея хорошие теоретические знания, Роцин быстро освоил премудрости радиодола бомбардировщика, и когда осенью 1944 года пришёл в экипаж Котовича, был уже классным специалистом.

Десятибалльная облачность оказалась не под силу двум экипажам – А.А.Валуеву и М.П.Кистенёву. Они вернулись с грузом. Всего семь самолётов доставили партизанам 48 ПДМ общим весом 6000 кг.

В интересах РО 4-го Украинского фронта отработал один Ли-2. Его экипаж в 22.04 десантировал четверых пассажиров и 300 кг груза. Точка сброса в боевом донесении не указана. Зато она указана в оперативном деле резидентуры «Хито», подготовленной РО 4-го Украинского фронта. Несколько в ином составе эта группа в тылу врага на территории Словакии уже побывала. Это было в январе 1945 года. Задачу тогда не выполнили из-за того, что в районе действия через пять дней после приземления оказались части Красной Армии.

Из прежней группы в состав «Хито» вошло три человека – командир Майерчин Иосиф Александрович, радистка Бакланова Мария Кононовна и разведчик Цудрак Стефан Стефанович. К ним подключился словак Яркоцкий Ян Янович («Ярон»). Родился в 1919 году в селе Меретица (область Прешов). С 1940 по 1944 год служил в словацкой армии. После демобилизации работал в Прешове при дорожном отделе.

Группе путём личных наблюдений и захвата одиночных солдат, а также опроса местных жителей, предстояло освещать военные переброски по шоссе Часлов – Хрудим и выяснять наличие войск и штабов в этом районе.

По приказу группе предстояло работать в районе Часлов. А выброшена была в район города Колин. Ошибка была значительной. 1 апреля вышли на первую связь с Центром и доложили обстановку. РО фронта приказал переместиться в район Хвалетице и приступить к освещению перевозок по железной дороге на участке Колин – Пардубице. К концу апреля ведение разведки путём личных наблюдений на этом участке из-за большого скопления войск стало затруднительным. Резидент решил подключить к работе двух жителей города Пшелоч – Адольфа Краля и Людвига Фиала. Выбор оказался удачным, патриоты давали ценные сведения. Связь с ними поддерживали через почтовый ящик. 5 мая в районе действия резидентуры войска СС и местные жандармы предприняли прочёсывание леса. Пришлось уходить от преследования. В целях конспирации прекратили связь с Центром. Оценивая работу группы в тылу, РО отмечал: «Задание выполнила хорошо. Резидент сумел организовать добычу ценных разведсведений. Радистка обеспечила бесперебойную связь, сохранила радиоаппаратуру»<sup>1</sup>.

По заданию НКГБ Украины в полёт ушло пять Ли-2 1-го авиаполка. Уже во второй половине маршрута радисты стали доносить о тяжёлой метеобстановке. Проанализировав их доклады, командир авиакорпуса приказал самолёты вернуть. К цели пробился лишь один: в 03.40 с высоты четырёхсот метров десантировали на точку в двенадцати километрах на юг от Добржиша одиннадцать человек с вооружением и мешок с боеприпасами в 130 кг.

В ночь на 30 марта задание в Чехословакию получил один экипаж 239-го авиаполка командира корабля Д.М.Мещерякова (штурман А.А.Кисиль). Ему предстояло вылететь с оперативного аэродрома Мадоча (30 км южнее Будапешта) и доставить на точку в двенадцати километрах восточнее Праги двух пассажиров с грузом. Задание давали два представителя РО 3-го Украинского фронта. Они же, что было редко, и определили маршрут – от аэродрома по прямой на северо-запад до восточной окраины Праги. Штурман Анатолий Кисиль предложил иной, более безопасный маршрут, в обход линии фронта. Однако работники разведотдела настояли на своём мнении.

Пассажиры оказались пассажирками. Одна из них небольшого роста, лет сорока, отличалась строгостью в одежде и какими-то аристократичными манерами. Вторая, совсем молоденькая, лет двадцати, была выше своей напарницы, стройна и подвижна.

Их подвезли к самолёту на машине без личного багажа, словно им предстояло лететь не в тыл врага, а совершить обычный пассажирский рейс. Мещеряков даже не выдержал и спросил у сопровождающего:

– Они, что, летят на свиданку?

– Да нет!

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 131.

Через минуту всё стало ясно: из машины, на которой привезли пассажиров, извлекли их амуницию, и началась экипировка. После обвешивания и перепоясываний немедленно все поднялись в самолёт, так как ракета уже прочертила угасающий небосвод.

Летели при ясной погоде. До линии фронта набрали 2500 метров, пересекли Дунай, правый берег которого, более обрывистый, хорошо просматривался. Прошли Братиславу. Вот тут опасения Кисилья и оправдались – экипаж попал в радиолокационную зону ПВО противника. Пара «Ме-110» обозначилась на фоне неба выше Ли-2 и стала заходить для атаки.

Мещеряков резко развернул машину в их сторону. Манёвр удался – истребители проскочили. Все понимали, что противник, имея превосходство, этим не ограничится, и следили за воздухом в шесть пар глаз.

Новую атаку тоже заметили заблаговременно. Повторив прежний манёвр, не позволили немецким лётчикам даже открыть огонь, несколько раз, взвинчивая нервы, бомбардировщик и истребители старались обмануть друг друга. «Игра» в кошки-мышки продолжалась минут тридцать, но не приносила сторонам никакого успеха: одна не имела возможности нанести прицельный удар, вторая – не могла оторваться от нападающих.

Когда истребители, вероятно, израсходовав горючее, вдруг исчезли, стали восстанавливать курс. Пока Кисилья занимался этим делом, появилась вторая пара «Ме-110» и началась новая карусель. Но и на этот раз, ловко разрушая замыслы врага, Мещеряков уберёг Ли-2 от поражения.

Прикинули остатки горючего, анализ показал, что оно на пределе. Дойти до Праги можно, а вот вернуться на аэродром – проблема. Да и кто гарантирует, что не придётся ещё раз «вязать» в небе «заячьи петли». Решили возвращаться.

После посадки к самолёту подъехали представители разведотдела, выслушали объяснения и, явно недовольные, забрали пассажиров и уехали. Экипаж привёл Ли-2 в порядок и убыл на отдых. Кисель жил во второй половине дома, принадлежащего одной пожилой супружеской паре. Хозяйка встретила его испечённым с вечера рулетом из... голубиных птенцов. Поблагодарив за внимание, Анатолий Андреевич, лёг спать, но сон не шёл, сознание то и дело воспроизводило картинки ночного неба – чёрные силуэты нападающих истребителей, круговерть луны и звёзд, отрывистые команды Мещерякова, работу его рук и ног при уходе от атак. Нервы успокоились лишь под утро.

В последний день марта по заданиям разных ведомств в воздух поднялись 26 самолётов авиакорпуса и разошлись по разным точкам европейских стран, в том числе и в Чехословакию.

По заявке чешских партизан четырнадцать Б-25 250-го авиаполка обслуживали три точки. Задание выполнили только шесть.

На цель № 3 у деревни Хлебске (2 км северо-восточнее Неджвица) пришло два самолёта – И.П.Вагина и Л.Ф.Гриневича. Вот уже полгода, как штурман экипажа Льва Гриневича К.Ф.Поршнёв прибыл в авиаполк. Зарекомендовал себя с первых полётов надёжным специалистом, он старался поддерживать свой высокий авторитет и в дальнейшем. Это был его шестой полёт в Чехословакию из почти тридцати, совершённых за это время.

Летать с Гриневичем было одно удовольствие. Лев Фёдорович – среднего роста, светловолосый, сухопарый – в авиаполку считался надёжным лётчиком. Вдумчивый и спокойный, он всегда давал инициативу и на боевом курсе исполнял команды штурмана безропотно.

Вот и в эту ночь задание выполнили чётко: штурман точно вывел Б-25 с бортовым номером «двенадцать» в район сброса, опознали условный сигнал (пять костров, выложенных «конвертом») и с ходу сбросили семь ПДМ. Вернулись в Мелец и после доклада Виталию Гордиловскому первыми появились в столовой.

– Машенька, кто там главный сегодня на кухне? – спросил Гриневич.

– Жена замполита.

– Будь добра, пригласи её к нам.

Жена Андрея Лаврентьевича Пашкевича работала в лётной столовой поваром, готовила вкусную и разнообразную пищу. Многие лётчики старались по поводу и без него «вытащить» её с кухонного «плацдарма» в общий зал. А причиной тому были не её несомненные кулинарные способности, а красота. Высокая, стройная, с чёрными глазами под пушистыми ресницами, она была предметом восхищения для многих.

– Евдокия Васильевна, мы первыми выполнили задание, может быть, нам положено чего-либо повкуснее?

– Сейчас, ребятки, я вам приготовлю свежей свининки с жареной картошкой, это быстро!

– Это дело! Ждём, моя хорошая!

Обходительный и деликатный, Гриневич пользовался у женщин, в том числе и у Евдокии Васильевны, повышенным вниманием.

Весь груз, доставленный Вагиным и Гриневичем, получила разведывательно-диверсионная группа «Зарево» под руководством Фаустова («Фёдорова»). В первых числах октября она прилетела на аэродром «Три дуба», совершила самый длительный из всех аналогичных групп переход в Чехию и целых шесть месяцев успешно снабжала НКГБ Украины важной разведывательной информацией, совершала дерзкие диверсионные акты.

За это время заревцы, выполняя задание Центра, разыскали и установили связь с несколькими неудачно десантированными группами. Среди них были и остатки отряда «Яна Козина» под руководством Григо-

рия Мельника, которые нуждались в рациях, боеприпасах и пополнении. Да и «Зареву» необходима была взрывчатка.

За долгие полгода Фаустов несколько раз передавал на Большую землю настоятельные просьбы при-слать самолёт, указывая выбранное им место для десантирования грузов и напоминая о том, что в отряде нет главного – боеприпасов и радиопитания. Позже, когда к «Зареву» примкнули остатки группы «Яна Козина», свои просьбы, используя рацию Фёдорова, стал отправлять в Киев и Григорий Мельник. В журнале, который вёл начальник штаба «Зарева» Владимир Кадлец, сохранились записи радиограмм и ответов на них. Вот некоторые наиболее характерные.

4 февраля. «Ждите самолёт в ночь на 16 февраля и последующие ночи. Сигнал: четыре костра в одну линию. В случае изменения координат, срочно радируйте. Возможно, будут выброшены люди. Антонов».

22 февраля. «Сегодня прежним условием вам посылаем самолёт с грузом. Обеспечьте приём. Антонов».

28 февраля. «Антонову. На днях встретил группу Мельника. Связи Центром не имеет, ожидает выброски радистов и врача на мою площадку. Договоритесь отправить совместно: Мельнику – людей, мне – груз. Фаустов».

28 февраля. «Антонову для Строкача. Два месяца тяжёлой обстановки ожидаю от Бовкуна радистов, врача, комиссара. Прошу ускорить выброску площадку Фаустова. Мельник».

4 марта. «Груз вам и Мельнику выбрасываем на площадку два километра севернее Фришава и пять километров западнее села Немецкое. Антонов».

15 марта. «Антонову для Андреева. Нахожусь лесу, четыре километра южнее села Гералец. Площадка для выброски: Жакова гора, высота 809. Сигналы приёма согласно радиограмме Бондарева. Прошу день отправки самолёта радировать. В случае отклонения сборный пункт для людей ночью – Новая Гута. Фаустов».

21 марта. «Антонову. В районе дислокации отряда действует два мощных пеленгатора, которые не дают возможности держать систематическую связь с вами. Несколько дней вели бои с превосходящими силами противника. Имеем тяжелораненых. Боеприпасы и радиопитание на исходе. Находимся в районе хутора Хлебске, пятнадцать километров северо-западнее Тишнов. В состоянии принять самолёт. Координаты и сигналы площадки прежние. Лопнуло терпение в ожидании самолёта. 22 марта ждём самолёт и грузы, просимые нами. Фаустов, Мельник».

30 марта. «Антонову. Мы крайне возмущены вашими обещаниями засылки самолёта. Погода у нас исключительно хорошая. Интенсивность работы железных дорог требует тола, боеприпасов, которых здесь достать невозможно. Радиосвязь вынуждены прекратить ввиду отсутствия питания. Просим сообщить окончательный срок выброски грузов, врача и радиста. В комиссаре и разведчиках не нуждаемся. Фаустов, Мельник».

Судя по тону радиограммы, терпение у Фаустова и Мельника действительно лопнуло. Трудное было это дело – принимать самолёты, когда вокруг враг. Место для десантирования выбирали, вполне естественно, подальше от основной базы. Иногда в один конец приходилось топать до пятнадцати километров. И это по лесистым горам, когда снег по колено, в мороз и стужу, при полной боевой выкладке.

На приём груза и его доставку на базу отвлекалось значительное количество людей. Помимо того, что много сил и времени затрачивалось на заготовку горючего материала для костров, надо было обеспечивать и охрану площадки. Хорошо, если лётчики десантировали груз точно и кучно. А если с отклонением и разбросом? А если с зависанием на деревьях? Как его найти в условиях ночи?

В общем, проблем в этом деле было достаточно много. На них не обращали особого внимания лишь тогда, когда груз был сброшен, но когда в назначенное время самолёт над точкой не появлялся и когда, прождав ещё несколько часов с надеждой на его прилёт, становилось ясно, что все усилия затрачены напрасно, настроение у людей падало. Молча забрасывали снегом места от костров и уставшие, злые, холодные и голодные пускались в обратный путь. После таких неудачных выходов и рождались сердитые радиограммы. Появилась она и после сброса грузов отряду Фаустова в ночь на 1 апреля.

31 марта. «Антонову, Андрееву, Бовкуну. 31 марта в районе дислокации кружили два самолёта. Наши костры горели два часа. Со слов населения груз и люди выброшены на гарнизон противника радиусом пятнадцать километров. Если сволочи-лётчики продолжают выброску, подобную моей группе, прошу привлечь к ответственности. Жду груз и людей. Мельник».

Это он обругал экипажи Вагина и Гриневича. Может быть, и правильно. А может быть, и нет. Документы Подольского архива никаких отклонений при сбросе грузов не зафиксировали, не зафиксировали они и доставку людей, о которых упоминается в радиограмме. Но если Мельник и не прав, то его можно и надо понять: он на всю жизнь запомнил высадку своего отряда 16 октября 1944 года на город Лоуны и трагические последствия этого десантирования.

Как бы там ни было, а груз заревцы получили. Впервые за шесть долгих месяцев пребывания в тылу врага!

Всего два экипажа сбросили 14 ПДМ (1750 кг), в которых находилось: ручных пулемётов МГ-34 – пять, автоматов ППШ – шесть, патронов к «ТТ» – 43330, к наганам «Маузер» – 10500, винтовочных – 15360 штук<sup>1</sup>.

Как всё это было необходимо! Но мало. И Фаустов вновь начал отправлять радиограммы в Центр, требуя дальнейшей помощи.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7130, д. 2, л. 13.



На цель № 4 у села Вестинек (2 км юго-западнее Ровечне) груз сбросили четыре экипажа – А.Н.Лысова, В.Н.Котовича, Я.З.Якубсона и В.Н.Маянова. Корабль Лысова вышел на цель, штурман Иван Терентьев опознал сигнал – четыре костра в линию – и дал условленную ракету. Земля немедленно ответила миганием зелёного фонаря. Лысов по команде штурмана развернул самолёт влево. В 21.51 на высоте семисот метров Терентьев нажал на кнопку прицела, и семь ПДМ покинули бомболюк.

Четыре самолёта доставили чехословацким партизанам: ручных пулемётов МГ-34 – шесть, 81630 патронов, 600 кг тола, 160 метров бикфордова шнура, 360 детонаторных капсюлей, 144 электродетонатора и 12 метров пенькового фитиля. Всего 3500 кг.

...Груз приняло одно из подразделений партизанского отряда «Ермак». Как ждали ермаковцы прилёта самолёта! В этот день исполнилось ровно полгода как десантная группа в пятнадцать человек, вылетев в ночь на 1 октября 1944 года на самолёте ГВФ из Жешува, удачно приземлилась и приступила к разведке и диверсиям, и вот только первая помощь с Большой земли.

Отправляя отряд на задание, начальник штаба партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта Герой Советского Союза И.М.Бовкун напутствовал: «Мы забросим вашу группу в район северовосточнее Брно, действовать придётся в горах и лесах. Запомните: ваша задача – не только разведка, диверсии, передача по радио сведений о состоянии и силах противника. Главное – установить тесные связи с подпольными группами антифашистов и чешских партизан, помочь им поднять местных жителей, недовольных гитлеровским режимом...»<sup>1</sup>.

С того времени прошло шесть месяцев. Сколько сделано за это время, в каких только ситуациях не оказывались десантники буквально с первых дней своего пребывания в Моравии!

Приземлились у хутора Гранечлик, недалеко от крупного села Рупрехтов на... территории немецкого артиллерийского полигона, объявленного запретной зоной. Она простиралась на шестьдесят километров в длину и на пятнадцать в ширину. Командир Николай Дмитриев, комиссар Леонид Железняк и начальник штаба Максим Петровский решили немедленно покинуть опасный район. Радистка Дина Шаповалова передала в Центр первое донесение о месте благополучного приземления и переходе в другой район.

К новому месту двинулись, преследуемые карателями. 5 октября УШГД получил радиограмму: «Нахожусь двух километрах северовосточнее села Студнице. Положение отряда критическое, немцы по доносу своего агента обнаружили нас в двух километрах северозападнее села Сулковец, преследуют группой жандармов, село занято немцами. Местных партизан нет»<sup>2</sup>.

Нашёлся чех-патриот, который взял отряд в безопасное место. Лесными тропами, обходя жандармские посты, «Ермак» медленно двигался в глубь Драганского нагорья. Шли днём, к вечеру люди выбивались из сил, замертво валились под деревья и засыпали мертвецким сном. Утром – снова вперёд.

15 октября добрались до села Глухово. Здесь было относительно спокойно. Жители помогли с продуктами. Дмитриев радировал: «Вышли из окружения. Налаживаю связь с местным населением. Шлите оружие. Посадочная площадка в двух километрах западнее Глухова, между шоссе и железной дорогой. Сигнал: три костра в линию и мигание фонарём»<sup>3</sup>. Ждали всю ночь, но из-за непогоды самолёт так и не прилетел.

Через месяц «Ермак» «бросил якорь» в селе Горни Чепи и стал обрастать местными патриотами. Почти ежедневно приходилось принимать пополнение. Вскоре в отряде стало пять взводов. Сразу же возникли проблемы: одеть, накормить, вооружить. В Центр ушла радиограмма: «Шлите самолёт. Людей много. Требуется оружие». Но и на этот раз помощь не пришла, не позволила погода.

13 ноября Дмитриев создал три самостоятельных отряда, определив им свой район дислокации и боевых действий. «Ермак» стал контролировать обширную территорию от Оломоуца и Простеева до Немецкого Брода и от Брно до Свитава и Литомержице.

В декабре в отряде насчитывалось уже более ста человек. Проблема из проблем – оружие и взрывчатка. Их доставке по-прежнему мешала нелётная погода. Но вот появилась надежда на её улучшение. Центр сообщил: «Место выгрузки – два километра юго-запад Годонина. Сигнал – три костра треугольником».

Кроме этого, подготовили площадки ещё в трёх местах, а чтобы грузы не попали к карателям, расставили наблюдателей и обеспечили систему обороны. К приёму подготовились тщательнейшим образом. Но буквально накануне в Годонин прибыла рота полицейских, и партизаны зажечь костры не осмелились.

А Ли-2 пришёл в назначенное время, пророкотал на высоте и удалился. Затем вновь побеспокоил ночную тишину. Вероятно, лётчики искали сигналы. Но партизаны только и смогли, задрав головы, послушать пение самолётных моторов.

Связь между подразделениями отряда командир поддерживал письмами. В одном из них Дмитриев писал Петровскому 19 января 1945 года: «Самолёт вчера был, но я опоздал на 15 – 20 минут. По совести говоря, не ожидал его в такое время... Когда прилетел самолёт, в Годонине находились сорок солдат и две машины с гитлеровцами. Есть нечего, но как-нибудь обойдёмся. С получением груза уйдём дальше на запад».

<sup>1</sup> Стенин А.А. «Ермак» на Мораве. – Киев, 1984. – С. 6.

<sup>2</sup> Там же. – С. 16.

<sup>3</sup> Там же. – С. 21.

Дмитриев также сообщил, что он с комиссаром идёт в разведку с целью дать новую площадку для приёма самолёта.

26 февраля Дмитриев и Железняк должны были прибыть в дом лесника деревни Шеровицы на встречу с командиром боевой группы Петром Бирюковым. Но там их ждала засада карателей. В перестрелке оба были ранены и пленены. Через сутки Дмитриев умер, а Железняка немцы расстреляли. 16 апреля командиром отряда стал Максим Фёдорович Петровский – «Орёл».

Он-то и отразил в приказе прилёт так долго ожидаемых самолётов: «31 марта получил самолётом оружие и взрывчатку. В настоящий момент, когда мы имеем возможность развёртывать активную борьбу против оккупантов, приказываю: отряду организовать группы по пять-шесть человек для производства диверсий, разведывательной и другой деятельности в глубоком тылу врага».

В ночь на 1 апреля отряд не спал. Телеграмма из Центра предупреждала, что следует ожидать несколько самолётов. Подготовились к их приёму основательно: натаскали сушняка, из него соорудили в строгой линии четыре копны, раздобыли несколько литров бензина, выставили усиленное охранение.

Первый самолёт загудел в небе над площадкой в десятом часу вечера, дал ракету. Начальник штаба «Ермака» Михаил Тумаев стал мигать зелёным лучиком фонаря, а зажигальщики поднесли к облитому бензином хворосту спички. Четыре костра в ста метрах друг от друга вспыхнули одновременно. Ли-2 удалился, звук его моторов почти полностью исчез. Минут через семь он стал нарастать. Вот рокот уже прямо над головой. Тёмный силуэт самолёта пронёсся так быстро, что все, кто поворачивал за ним голову, не заметили, что семь белых парашютов уже медленно плыли к земле. С криком восторга партизаны побежали к месту их предполагаемого приземления. А на костры для сброса груза заходила вторая машина.

Большинство тюков с толом, автоматами и боеприпасами партизаны нашли, а вот посылки с продовольствием и медикаментами не обнаружили. Ермаковцы решили, что они пропали. Но утром к великой радости лесник привёз на подводе пять мешков. Долгожданный груз немедленно пошёл в дело.

Восемь экипажей 250-го авиаполка (С.Т.Тымчик, Н.В.Исаков, В.И.Адясов, В.М.Рабинович, А.А.Валуев, Н.М.Костенко, М.Е.Синицин, А.М.Зайцев) в эту ночь задание не выполнили. Из них: четыре из-за того, что на целях № 3 и № 4 знаки были выложены с опозданием, а остальные, прибыв на точку у села Ростока (8 км юго-западнее Макова), сигналов не обнаружили и вернулись с грузом.

На НКГБ Украины с аэродрома Мелец работали шесть экипажей 1-го авиаполка. Из-за несоответствия сигналов боевому распоряжению два экипажа Г.А.Звездина (штурман А.В.Колганов) и А.В.Цеквава (штурман Г.И.Дорожкин) на цель, что в тридцати пяти километрах юго-западнее Брно груз не бросали. Четыре экипажа задание выполнили: в период 22.35 – 23.00 с высоты четырёхсот метров на точку в тридцати пяти километрах юго-западнее Праги в лес десантировали 27 человек с вооружением и 16 мешков (2240 кг)<sup>1</sup>.

По заданию РО 4-го Украинского фронта вылетело пять Ли-2, до цели добрался один: в районе высоты 968 (40 км восточнее Годонин) десантировал одного человека и 250 кг груза. Экипаж М.Я.Христофорова (340-й авиаполк) вернулся из-за падения давления масла в правом моторе, а три – из-за того, что на точках отсутствовали сигналы. Два из них – А.А.Васильев (штурман С.П.Тимофеев) и А.И.Бирюков (штурман А.С.Фокин) – на обратном маршруте потеряли ориентировку, и только благодаря наземному пеленгатору их удалось вывести на свой аэродром.

В марте (дата не установлена) в интересах партизанского движения Чехословакии авиакорпус самолётами Ли-2 перебазировал специальную базу НКО по подготовке грузов из Калиновки в Мелец. Экипажи перебросили 151 человека и 2571 кг имущества.

30 марта, совершив семнадцать полётов, с Кечкемета вернулся экипаж Иосифа Казакевича. Перелетев ещё в начале января в Дрезден и поменяв несколько аэродромов, он в полку «потерялся». Начали искать. Как-то в одном из оперативных полётов начальник штаба Далакашвили с воздуха заметил «шестёрку». В один из дней марта к самолёту подъехала машина. Рядом с водителем восседал Калистрат Елизбарович. «Пропажа» нашлась. Оказалось, что полк дислоцируется почти рядом, на аэродроме Мадоча.

Экипаж Казакевича, летая по заданиям РО 2-го Украинского фронта, старался выполнить каждое задание как можно лучше. Штурман корабля Андрей Коноваленко вспоминал: «Всякий раз, когда мы вылетали на выброску групп – это была встреча с людьми смелыми, боевыми, жизнерадостными. Они, вполне возможно, шли на верную гибель, но шли, чтобы скорее приблизить победу нашего народа, и просили выбросить их так, чтобы при приземлении не повредить ноги и руки. Они сообщали такие данные, что просто дух захватывало. Дело в том, что при нас была девушка-радистка, с которой эти группы (мы тоже с ними) имели связь».

В каждом полёте мы применяли разнообразные хитрости. Например, командир корабля с борттехником ставили одному мотору 1750 оборотов в минуту, а другому – на сто больше, и этим подстраивались к гулу немецких самолётов. Думаю, что эта хитрость, может быть, в некоторой степени и помогла нам успешно выполнить поставленную задачу. Великое спасибо нашей дорогой и милой «Лидочке», которая ни разу не подвела ни нас, ни разведчиков».

Что и говорить: нужную и серьёзную работу выполняли отдельные экипажи 4-го авиакорпуса, доставляя на территорию Чехословакии разведывательно-диверсионные группы, подготовленные различными ведом-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 135, л. 16.

ствами СССР. Они, обрстая чехами и словаками, становились грозной силой для врага. В районах, которые ещё недавно для гитлеровцев были относительно спокойными, взлетали в воздух эшелоны, мосты, самолёты, склады. Немецкие гарнизоны и жандармские комендатуры находились в постоянном страхе. Что же касается передаваемой в штабы фронтов разведывательной информации, то ей не было цены.

В конце марта в советско-чехословацких отношениях произошло весьма важное событие. 17 марта в Москву прибыл президент Чехословакии Э.Бенеш. Во время переговоров с советским правительством обсуждались, наряду с другими, военные вопросы. 27 марта, за несколько дней до своего отъезда, президент передал И.В.Сталину меморандум по вопросам советско-чехословацких отношений в военной сфере. 29 марта Верховный Главнокомандующий дал ответ (документ № 96). В это время Э.Бенеш ещё находился в Москве. Буквально накануне вылета из столицы Советского Союза он поблагодарил И.В.Сталина за положительное решение всех вопросов, изложенных в меморандуме (документ № 97).

## 6. Охота на «Ворона»

Начатая войсками 4-го Украинского фронта Моравско-Оставская наступательная операция развивалась трудно, с паузами и перегруппировками сил. Бои приняли затяжной характер. И всё же войска продвигались вперёд. 22 апреля они освободили Олаву, а 30-го – Моравска-Оставу. К 5 мая важнейший промышленный район Чехословакии был очищен от врага.

Тем временем в ходе Братиславско-Брновской операции войска 2-го Украинского фронта 25 марта освободили Банска-Бистрицу, 4 апреля – Братиславу, а 26-го – Брно.

В результате проведённых операций Красная Армия разгромила крупную группировку немецко-фашистских войск в Западных Карпатах, полностью освободила Словакию и часть Моравии. Советские войска вышли в центральные районы Чехословакии, создали условия для её полного освобождения.

Существенную помощь наступавшим войскам продолжали оказывать партизанские соединения и разведывательно-диверсионные группы, забрасываемые в тыл врага. Помимо активных диверсионных действий, они помогали штабам фронтов выявлять расположения основных узлов сопротивления противника, определять сильные и слабые стороны в его обороне.

К этой весьма необходимой и важной работе на заключительном этапе войны был, как и прежде, причастен личный состав 4-го гвардейского авиакорпуса 18-й воздушной армии.

В ночь на 3 апреля по заявке штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта два экипажа 54-й авиадивизии взлетели с аэродрома Кросно и взяли курс на Чехословакию. Один из них должен был доставить людей и груз на площадку у хутора Хлебске (34 км северо-западнее Брно). Погода была вполне сносной: облачность на маршруте и в районе цели в пределах трёх-пяти баллов, видимость до пяти километров, местами дымка. Однако в заданном районе сигналов не оказалось.

Второй Ли-2 держал курс на чехословацкую столицу. Там нужно было в трёх километрах восточнее села Смолтиси (53 км юго-западнее Праги) на высоте 490 десантировать людей и груз. С задачей экипаж справился: в 23 часа 33 минуты самолёт покинула разведывательно-диверсионная группа в количестве одиннадцати человек. Вслед за людьми к земле ушёл груз в 250 кг<sup>1</sup>.

В ночь на 6 апреля три самолёта 14-й авиадивизии слетали по заданиям штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта напрасно: в район целей экипажи вышли, но сигналов на земле не оказалось.

В ночь на 9 апреля вновь по заданию штаба партизанского движения этого фронта в воздух поднялись три Ли-2. Один из-за отсутствия сигналов на точке вернулся на базовый аэродром с грузом. Штурман корабля Александр Шепель вывел свой корабль на точку, что в одиннадцати километрах восточнее пункта Мельник (30 км севернее Праги). Высокая восьмибалльная облачность не мешала работе, сигнал просматривался хорошо. За тридцать минут, понадобившихся Алексею Васильеву для двух заходов, борттехник, правый лётчик и радист сбросили с высоты пятисот метров 1500 кг боеприпасов.

Такое же количество груза сбросил в двенадцати километрах на северо-запад от Филины третий экипаж.

По заявке РО 3-го Украинского фронта второй раз со своими пассажирами, теперь уже с аэродрома Сешкешервар, взял курс на точку в пятнадцати километрах на восток от Праги экипаж 239-го авиаполка Д.М.Мещерякова. Относительно хорошая погода сопровождала экипаж до Вены. Столица Австрии оказалась затянутой дымом от пожаров. Над территорией Чехословакии Ли-2 атаковал немецкий истребитель, однако лётчики изменили курс и с потерей высоты ушли от преследования. Восстановив ориентировку, полетели дальше, но в районе Праги встретили сильную дымку с видимостью в один километр и вынуждены были вернуться на базу.

Неудачей завершился полёт двух экипажей с аэродрома Мелец в интересах НКГБ Украины. Командирам кораблей В.В.Захарову и Д.П.Шкуренко предстояло доставить груз одной из разведывательных групп на точку в тридцати километрах северо-западнее Брно. Взлетели, прошли весь путь, достигли района сброса, но

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 137, л. 9.

сигналов не оказалось. Более получаса «молотили воздух», ожидая взаимопонимания, но, увы, – костры так и не зажглись.

В ночь на 12 апреля работа по заброске разведывательно-диверсионных групп была продолжена. После завтрака в кабинете командира 53-й авиадивизии генерала В.И.Лабудева появилась группа офицеров Комитета государственной безопасности Украины. Беседа длилась минут тридцать. После того как гости уехали, Василий Иванович вызвал к себе начальника штаба Н.Г.Шевчука, штурмана Г.К.Живчикова и инженера С.В. Лавриненко.

– Товарищи, предстоит серьёзная работа по заявке НКГБ Украины. Надо выбросить под Прагу большую группу людей и около двух тонн груза. Замысел мне не раскрыли, да это и понятно, но, судя по всему, они там затеяли что-то серьёзное. Выполнение задания поручим Филину. Надо отправить шесть экипажей. Готовьте боевое распоряжение и окажите помощь, особенно вы, Григорий Карпович. Сами знаете: штурман в таком полёте – первая скрипка.

Командир авиаполка В.И.Филин получил боевое распоряжение в 16.50: для доставки людей и грузов на точку в четырёх километрах северо-западнее Добржиш (30 км юго-западнее Праги) выделить шесть Ли-2, сигнал – «конверт» из пяти костров.

Василий Петрович немедленно собрал своих заместителей и вместе с ними определил шестёрку экипажей. Уже в 17.30 в его кабинете сидели командиры и штурманы эскадрилий, а также штурманы выделенных экипажей (от первой эскадрильи – два, от второй – три и от третьей – один). В присутствии представителя НКГБ Филин развернул карту и поставил задачу:

– Вот здесь, Добржиш. В четырёх километрах на северо-запад находится балка. Партизаны будут обозначать себя «конвертом» и зелёной ракетой, подаваемой приземно, все шесть самолётов должны сбросить людей и груз только сюда. Готовьтесь, времени в обрез.

В 20 часов 20 минут с аэродрома Ясенка начался взлёт. В полёте на самолёте В.В.Захарова возникла тряска правого мотора – вышел из строя один из цилиндров. Пришлось возвращаться. Экипажи командиров кораблей О.К.Лунёва (штурман А.Н. Боднар), И.Звягильского (штурман И.М.Дибров) и А.В.Цеквава (штурман Г.И.Дорожкин) не заметили поворотный пункт маршрута и в район цели не вышли.

Задание выполнил только один экипаж – командира корабля Михаила Васильевича Левина. До пункта Люблинец летели при ясной погоде. Над горным районом пошла облачность, после гор она стала редеть, и вскоре небо полностью очистилось. В четырёх километрах на северо-запад от Пардубице заметили работающий ночной старт, по кругу с зажжёнными фарами ходили самолёты неустановленного типа. От греха подальше резко ушли в сторону.

Столица Чехословакии встретила экипаж приличным освещением. В 23.30 при ясной погоде вышли на точку сброса. Пятикостёрный «конверт», выложенный в лесу, земля зажгла, как только самолёт появился над целью. Сигнал партизаны смастерили из трёх пирофакелов и двух костров. Кроме этого, периодически взлетала зелёная ракета.

Опознав цель, сделали пристрелочный круг, а уже потом пошли на сброс. На первом заходе борт самолёта покинули пять пассажира, на втором – правый лётчик, борттехник и радист опустили шесть мешков с боеприпасами по 140 кг каждый<sup>1</sup>.

Представители НКГБ были крайне недовольны результатом полёта: большинство предназначенных для сброса людей вернулось обратно, группа оказалась разорванной. А задание у неё было архиважное – предстояло с помощью партизан выловить и доставить в Советский Союз руководителей «Русской освободительной армии» (РОА), в том числе и самого Власова.

Сегодня, дождавшись своего часа, уже увидели свет некоторые совершенно секретные документы «охоты» на главного изменника Родины. В частности, альманах писательского и журналистского расследования «Шпион» №1 за 1993 год на своих страницах поместил статью Л.Е.Решина «Охота на «Ворона». В ней приводится информация, направленная народным комиссаром государственной безопасности СССР В.Н.Меркуловым И.В.Сталину, В.М.Молотову и Л.П.Берии. По своему содержанию документ настолько интересен, что я сделал в нём лишь незначительные сокращения.

«Совершенно секретно, экземпляр № 1 27.8.43. Тов. Сталину И.В.

...«Ворон», проживая постоянно в районе г. Берлина, периодически посещает города Псков, Смоленск, Минск, Борисов, Витебск, Житомир и др., где немцами организован отдел «Русского Комитета» и часть РОА. В целях ликвидации «Ворона» НКГБ СССР проводит следующие мероприятия.

1. По городу Пскову.

а) Редактором газеты «Русский Комитет» – «Доброволец», издающейся в Пскове, является Жиленков Г.Н. Руководитель действующей в тылу противника оперативной группы НКГБ СССР т. Рабцевич донёс, что Жиленков в Красной Армии являлся членом Военного совета 32-й армии...

Для изучения возможности установления связи с Жиленковым, в целях его последующей вербовки и возможного привлечения к делу ликвидации «Ворона», нами в район Псков – Порхов заброшена оперативная группа НКГБ СССР под руководством начальника отдела майора государственной безопасности тов. Корчагина, снабжённого письмом от жены Жиленкова...

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7130, д. 2, л. 57.

б) На случай, если Жиленков откажется от участия в деле ликвидации «Ворона», НКГБ СССР подготовлена группа исполнителей из пяти человек бывших командиров и бойцов испанской республиканской армии, проверенных нами в боевой работе. Группу возглавляет тов. Гульон Фрасиско. 22-х лет, капитан Красной Армии, дважды направлявшийся в тыл со специальным заданием, награждён орденом Ленина. Группа Гульона будет придана тов. Корчагину и, в случае прибытия «Ворона» в район Пскова, использована для его ликвидации...

2. По городу Смоленску.

а) Для подготовки необходимых мероприятий и проведения операции в Смоленске нами заброшен в тыл противника старший оперуполномоченный НКГБ СССР старший лейтенант государственной безопасности тов. Волков. Перед оперативной группой Волкова поставлена задача связаться с заброшенной нами в октябре-ноябре 1942 года в г. Смоленск группой резидентов, располагающих необходимыми связями. Два агента, знающих немецкий язык, нами снабжаются формой немецких офицеров и, в случае прибытия «Ворона» в город Смоленск, должны проникнуть к нему под видом германских офицеров.

Тов. Волкову также передана оперативная группа НКГБ в составе 22 человек под командованием старшего лейтенанта тов. Погодина, которая нами направлена в район г. Невеля, где, по имеющимся данным, дислоцируется штаб «Ворона» на случай его приезда в Невель.

б) Управлением НКГБ по Смоленской области для проведения подготовительной работы по ликвидации «Ворона» в районе Рославля заброшена оперативная группа в составе пяти человек. Руководитель группы Скобелев Александр Андреевич, 1916 года рождения, член ВЛКСМ, уроженец Тульской области.

в) В Руднянский район Смоленской области заброшен агент «Максимов» с рацией и радисткой. «Максимову» дано задание установить связь и использовать для работы вокруг «Ворона» заброшенного в июне 1943 года в тыл противника УНКГБ по Смоленской области и осевшего в городе Смоленске резидента «Дубровский».

3. По районам Калининской области.

Управлением НКГБ по Калининской области сформирована оперативная группа в составе 20 человек, возглавляемая старшим лейтенантом государственной безопасности тов. Назаровым, которая переброшена на оккупированную территорию Калининской области с задачей ведения работы по «Ворону» в Невельском, Ново-Сокольническом, Идрицком и Пустошкинском районах с использованием имеющейся в этих районах нашей агентуры.

Задания о подготовке необходимых мероприятий по ликвидации «Ворона» нами даны также следующим оперативным группам НКГБ СССР, действующих в тылу противника:

1. Оперативной группе тов. Лопатина, находящейся в районе г. Борисова;
2. Оперативной группе тов. Малюгина, находящейся в районе Жлобин – Могилёв;
3. Оперативной группе Неклюдова, находящейся в районе Вильно – Молодечно;
4. Оперативной группе Рабцевича, находящейся в районе Бобруйск – Калинковичи;
5. Оперативной группе Медведева, находящейся в районе Ровно;
6. Оперативной группе Карасёва, находящейся в районе Овруч – Киев.

Руководителям перечисленных оперативных групп предложено изучить условия жизни и быта «Ворона», состав его охраны, своевременно выявлять и доносить в НКГБ СССР данные о местопребывании и маршрутах следования «Ворона».

Из документа видно, какую серьёзную работу проводил НКГБ СССР в различных пунктах оккупированной территории страны с целью ликвидации Власова. Именно: **ликвидации**. Тогда, в 1943 году, когда он развернул бурную деятельность по созданию РОА, его надо было убрать и тем самым обезглавить это скопище изменников Родины, состоявшее из советских военнопленных и белогвардейцев.

Попытки ликвидировать Власова осуществлялись и в дальнейшем, но постепенно от них отказались, ибо с приближением окончательного поражения фашистской Германии, а следовательно, и краха РОА, тайное уничтожение её главаря становилось делом весьма узким. Теперь Власов нужен был живым, с тем чтобы через судебный процесс вскрыть политическую сторону власовского движения.

«Взять живыми главарей РОА» – такова была задача НКГБ Украины. С этой целью сотрудники госбезопасности создали оперативную группу «Факел» под руководством полковника Я.А.Козлова, известного в Чехословакии под именем Богдана Петровича Богун. Задача группы: совместно с чешскими партизанами разработать и осуществить план захвата главарей РОА – Власова, Трухина, Малышко.

К сожалению, какими-либо архивными сведениями о составе группы я не располагаю. Её работа, насколько я могу судить, не отражена и в литературе, поэтому здесь будут уместными те небольшие воспоминания, которые прислали мне некоторые ветераны-авиаторы.

Михаил Васильевич Левин (1-й авиаполк): «В целях захвата руководителей Русской освободительной армии была спланирована операция, которую возглавил полковник Богун. Штаб РОА находился в Праге. Богун досконально знал его работу, так как в своё время перешёл на сторону власовцев. Учитывая это обстоятельство, ему было предложено возглавить операцию и, следовательно, искупить вину перед Родиной. Богун в форме немецкого офицера летел с нами».

Алексей Васильевич Дулин (1-й авиаполк): «Возглавлял группу по поимке Власова полковник Богун, возможно, это был его псевдоним. Как тогда говорили в полку, он якобы служил в штабе Власова. Сам Богун был одет в кожаное пальто-реглан чёрного цвета. Я запомнил его таким».

Вот те, весьма скудные сведения о группе Богуна «Факел», которые сохранила память некоторых ветеранов. Её заброска в ночь на 12 апреля фактически была сорвана...

Заявку штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта в эту ночь выполнили три экипажа, два из них целей достигли, но отсутствие наземных сигналов заставило лётчиков развернуться на обратный курс. Люди и груз вернулись на аэродром.

С борта одного Ли-2 на точку у хутора Хлебске (34 км северо-западнее Брно) с высоты четырёхсот метров в полночь было сброшено 1500 кг боеприпасов и взрывчатки. Этот груз получила разведывательно-диверсионная группа «Зарево». Накануне стоял тёплый солнечный день. С базы вышли ещё засветло. К хутору Хлебске добрались к 21 часу. Выставив охранение, принялись заготавливать сушняк, дело это оказалось сложным: при подготовке к прежним прилётам самолётов основательно «подчистили» близлежащий лес, а условленный сигнал требовал ни много ни мало пять костров. В общем, к назначенному времени еле-еле управились.

Не успели передохнуть, как «слухачи» доложили – летит. Все замерли. В горах гул моторов сам по себе слышен далеко, а тут ещё безветренная погода. С нарастанием звука у каждого в душе поднималась волна радости. Когда стало окончательно понятно, что это действительно прибыл долгожданный самолёт, прозвучала команда:

– Зажигай!

Полыхнули костры. Самолёт прошёл над поляной и где-то в стороне начал разворачиваться для нового захода.

– Туши средний!

Два человека бросились к костру, специально подготовленными жердями разбросали горевший сушняк и сапогами стали давить непокорный огонь. Тем временем самолёт вновь появился над поляной и сыпанул грузовые мешки.

– Ура-а-а!

Группы людей, ориентируясь по парящим парашютам, побежали к предполагаемому их приземлению. В отряде «Зарево» наступил праздник.

Приёму этого груза предшествовал следующий обмен радиограммами.

4 апреля. «Мельнику. 4 апреля в течение пяти дней принимайте самолёт. Сигнал: пять костров «конвертом», при появлении внутренних костёр гаснет. Костры жгите с 22 до 04 часов московского времени. Половину груза передать Фаустову. Бондарев».

6 апреля. «Антонову. Каждую ночь жём костры. Слышим гул самолётов, которые делают большое отклонение севернее и западнее нашей площадки. Поэтому и не находят цель. Площадка два километра северо-восточнее Хлебске и один километр западнее высоты 689. К приёму самолёта готов. Фаустов».

9 апреля. «Антонову. Костры жгу каждую ночь. Горели с 23.30 до 02 часов. Над кострами прошёл только один самолёт. Самолётам лететь по вчерашнему курсу. Лётчикам внимательнее искать цель. К приёму самолётов готов. Фаустов».

11 апреля. «Антонову. На 12 апреля на мои костры одним самолётом выброшен груз. Груз сброшен с большой высоты, ввиду чего нами обнаружено четыре мешка. При повторной выброске прошу высоту снижать до минимума. Прошу срочно сообщить сегодня количество выброшенных мешков. Фаустов».

И вновь расхождение между боевым донесением экипажа и радиограммой командира «Зарева»: в первом высота сброса – 400 метров, во второй – большая.

Следует добавить, что весь груз зарефцы всё-таки нашли, несколько мешков зависли на деревьях. Сняли не только их, но и сами парашюты. Оставлять их было небезопасно – по ним противник мог определить место площадки. Да и нерационально – из парашютного шёлка получались хорошие палатки.

Что получил отряд? Фаустов доложил Антонову: «Из выброшенных на мои костры грузов подобрал: 30 автоматов, 150 кг тола, 3 ящика с патронами для ППШ, 3 ящика с пулемётными патронами, 2 снайперские винтовки. Груз разделил с Мельником пополам. В автоматах не нуждаюсь. Прошу выбросить тол и патроны ППШ»...

Вечером 15 апреля курсом на Прагу ушло три Ли-2. На борту 21 человек и 1610 кг груза. Это была группа Богуна, неудачно слетавшая три дня назад.

Над линией фронта экипажи наблюдали активную перестрелку, а у Пардубице работал ночной аэродром, горел зелёный факел, с земли подавались жёлтые ракеты, на старте стояло до двадцати самолётов с включёнными бортовыми огнями. Подошли к Праге – она залита электрическим светом, западнее города качались три прожекторных луча.

В 22.55 два экипажа вывели машины на точку – лес в тридцати километрах на юго-запад от Праги – и приступили к сбросу. В течение пяти минут на сигнал три костра в линию, выложенных с востока на запад, самолёты покинули пятнадцать парашютистов и семь ПДМ (910 кг боеприпасов). Задание не выполнил экипаж командира корабля О.Е. Лунёва (штурман А.Н. Боднар) – не смогли выйти в район цели. Назад вернулись шесть человек и пять мешков с грузом.

Из трёх Ли-2 этой же авиадивизии, вылетевших в интересах партизан, задание выполнил один: на высоту 809 (13 км восточнее Хотеборж) экипаж сбросил двух человек и 1500 кг груза. Это были боеприпасы. Людей и груз принял отряд «Киров», выросший из десантированной в ночь на 26 марта одноимённой разведывательно-диверсионной группы. Рассказ о её работе в тылу врага я недавно прервал.

...К этому времени кировцы прочно обосновались на своей базе, расширили свой состав до пятидесяти человек, превратившись, по сути дела, в партизанский отряд. Главное внимание Владимир Зедгенидзе уделял разведке. Однако увеличение количественного состава отряда позволило перейти и к активным диверсионным делам.

Удалось установить связь и с десантированной на сутки позже разведывательно-диверсионной группой «Вперёд». Встречу В.Л.Зедгенидзе и Н.М.Антипова с Н.Е.Мельничуком и П.В.Куриатой обеспечил лесник Ярослав Елинек. Выяснилось, что для отдельной группы вперёдовцев под руководством Франтишека Новотного нужна рация, да и боеприпасы не были бы лишними.

Зедгенидзе вышел на связь с Центром, изложил свои нужды, а также просьбы Мельничука. Киев сообщил, что самолётом будет отправлено всё необходимое, но надо подыскать площадку для сброса груза.

На её поиски отправились Зедгенидзе, Антипов, Давыдов и Чирковский. Исколесили всю округу, «намотали» многие километры, но ничего подходящего так и не нашли. Выручил Ярослав Елинек. Хотя площадка находилась далеко от базы, но зато удовлетворяла всем требованиям Центра. Расчистив поляну и собрав «горючий» материал для костров, стали ждать самолёта...

Он прилетел вовремя. Распушив над площадкой одиннадцать парашютов, Ли-2 ушёл на восток. В девяти мешках оказались боеприпасы, питание к рациям, письма и газеты. Приземлились и два радиста – Макутин и Гузанов. Оба с «Северками». Помимо этого они привезли устные инструкции командованию партизанского отряда «Киров». С прилётом самолёта жить стало веселей.

В связи с тем, что к кировцам ещё раз прилетит самолёт, я вновь прерываю рассказ об их боевой работе.

В эту ночь в третий раз со своими пассажирками в район Праги ушёл экипаж 239-го авиаполка Д.М.Мещерякова. С тех неудачных полётов в ночь на 30 марта и 9 апреля, когда наталкивались на атаки немецких истребителей, прошло две недели. На этот раз штурман поставил условие: маршрут на Прагу он выбирает сам. Представители разведотдела согласились. Анатолий Кисиль сел за подготовку, стараясь выбрать менее уязвимый, с точки зрения ПВО, маршрут. Учитывая, что столицу Австрии пару дней назад освободили советские войска и что противник поспешно отступает в северо-западном направлении, он решил лететь на Вену, пройти в направлении Линца, а уже оттуда, повернув строго на север и выйдя на оккупированную территорию, где активных боевых действий ещё нет, держать курс на Прагу.

Мещеряков согласился с мнением своего штурмана, договорились ещё об одном: чтобы уменьшить вероятность быть засечёнными локаторами, лететь, не слишком отрываясь от земли.

Вену обошли с южной стороны. Держа курс на Линц, пересекли Дунай, развернулись на север и, прижимаясь к горам, пошли дальше. Редкая облачность позволяла вести детальную ориентировку. Штурман нетерпеливо ожидал самую высокую гору на маршруте с высотой в 2244 метра. При лунном свете она открылась издали и просматривалась словно днём. Над ней прошли на пятистах метрах и начали снижение. Кисиль неотрывно следил за землёй, ожидая Влтаву. Вот и её свинцовая змейка. Вихляя то влево, то вправо от курса, река оставалась главным ориентиром до самой Праги.

В районе Ческе-Будеёвице справа по курсу вдоль земли вдруг прорезался луч прожектора. Ба, да это же аэродром! Где-то в стороне в тёмном небе рассыпалась жёлтая ракета. Погас прожектор. Вот оно что! Кисиль от удовольствия потёр руки. У него, запасливого, всегда имелся набор ракет всех цветов. Нашёл жёлтую, вогнал её в ствол ракетницы. Возможно, пригодится.

Вьющаяся среди холмов и долин Влтава вывела к окраине Праги. ПВО города встретила самолёт клинками прожекторных лучей. Штурман пальнул ракету. Уловка удалась: зенитная артиллерия огня не открыла, а прожектора погасли. Снизилась до четырёхсот метров. Кисиль нажал кнопку сирены. К пассажирам пошёл борттехник.

Прошли над дорогой, промелькнул большой массив тёмного леса, ещё ленточка дороги, за ней лужайка, и опять дорога. Куда бросать? Надо в лесок, там всё же безопаснее. Разворот на 180 градусов. В районе первой дороги прозвучала команда штурмана: «Пошёл!».

Проследили за раскрытием парашютов и приземлением десантниц. Весь обратный путь переживали за своих спутниц – как они там? И что за необходимость бросать девчат прямо у ворот большого города?

На командно-диспетчерском пункте заполнили документацию, на основании которой начальник штаба авиаполка оформил боевое донесение: «Один Ли-2 в 01.50 с высоты 650 метров сбросил двух человек и 240 кг груза в районе Костелец (28 км юго-восточнее Праги)»<sup>1</sup>.

Дело сделано, можно перекусить и отдохнуть. Только вот мучает один вопрос: как там пассажирки? Утром стало известно, что женщины приземлились нормально, в город попали на попутной машине, подвезли их немцы. Ай да девчата! Представитель разведотдела 3-го Украинского фронта поблагодарил экипаж за чёткую работу.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 145, л. 43.

Полёты экипажа Мещерякова с пассажирками на борту поданы мной со слов штурмана Кисилья. Он же послал пассажирок, рассказал, как они после приземления попали в Прагу. Именно эти детали помогли мне, работая в архиве ГРУ, установить их имена, кодовое название группы, суть задания и результаты его выполнения.

В январе 1945 года помощник начальника 2-го отделения разведотдела штаба 3-го Украинского фронта майор Хорошевский получил задание подготовить для работы в Праге радиофицированную резидентуру из двух человек. Желательно, вполне понятно, чтобы кто-то из них знал город. Такая кандидатура нашлась – Надежда Ивановна Гетуль. Родилась она в 1899 году в Нижнем Новгороде. С какого-то времени (в архиве сведений нет) и до 1935 года проживала в Праге, имела там знакомых. Ей и была отведена роль резидента под псевдонимом «Зина».

На должность радистки Хорошевский подобрал младшего лейтенанта Надежду Кирилловну Долголёву, девушку 1927 года рождения. Она стала «Лианой».

Надо сказать, что Кисиль в основном правильно определил возраст своих пассажирок, которые 55 лет назад оказались на борту его самолёта.

Радиофицированной резидентуре присвоили кодовое название «Новак». Готовили её с 15 января по 20 марта 1945 года.

Перед женщинами разведывательный отдел поставил следующие задачи.

1. Ежедневно освещать переброску войск, военных грузов и техники на участке железной дороги от Праги на Дрезден, Пльзень и Линц.

2. Определять численность, нумерацию и национальный состав перебрасываемых частей.

3. Установить численность войск пражского гарнизона, расположение аэродромов, складов, баз с горючими и боеприпасами.

4. Установить наличие имеющихся и строительство новых оборонительных сооружений на подступах к Праге, размещение военных заводов и их производственные мощности.

5. С подходом к Праге частей Красной Армии своевременно доносить о начале отхода войск противника, направлениях этого отхода, о группировках отходящих войск, а также об их концентрации для осуществления контрудара.

6. Завербовать на месте два-три человека из числа местных жителей, работающих на железнодорожной станции Прага или телеграфе.

Надо прямо сказать, что для двух человек, тем более женщин, заданий разведотдел дал многовато, да и каждое из них, само по себе являлось сложным. Вполне понятно, что их выполнение зависело прежде всего от того, удастся ли на месте подобрать надёжных людей.

По сведениям архива ГРУ, разведчицы приземлились вполне благополучно в районе города Костелец (40 км восточнее Праги) в пятидесяти метрах от железной дороги у села Валенки. Разночтение между этой информацией и данными экипажа вполне допустимо: вероятно, разведчицы дали координаты приземления приблизительно.

Что же касается событий, которые развернулись после того, как разведчицы коснулись земли, а также их работы в Праге, то они в архиве освещены весьма скудно, и я приведу эти сведения почти полностью.

«16 апреля на попутной машине прибыли в Прагу и остановились у знакомого «Зины» – Блажека Иосифа (Прага-Жижков, улица Есеньева, 175, кв. 6). 17 апреля резидентура перебазировалась на другую квартиру (Прага-Каширжи, улица Покавалирка, 40). Прописались в полиции и установили для работы радиостанцию. 29 апреля получили продовольственные карточки. За период работы группа передала 26 радиogramм с ценными сведениями о противнике. За успешное выполнение задания резидентка и радистка награждены денежной премией»<sup>1</sup>.

В ночь на 17 апреля в интересах НКГБ Украины, РО 4-го Украинского фронта и чехословацких партизан корпус совершил девять самолёто-вылетов. Пять экипажей задание выполнили, четыре, по причине отсутствия сигналов, вернулись на свои аэродромы. Летали самолёты 53-й и 54-й авиадивизий.

По заданию штаба партизанского движения Чехословакии отработали два экипажа: у хутора Хлебске с высоты четырёхсот метров они опустили 3000 кг боеприпасов. Фаустов донёс Антонову: «На 17 апреля на мои костры двумя самолётами выброшен груз. Выброска удачная. Груз подобран».

Это был третий и последний прилёт самолётов авиакорпуса по заявкам «Зарева». За полгода ни одного прилёта, а за семнадцать дней сразу три. В общей сложности заревцы для себя и Мельника получили 6250 кг различного груза. Это существенная помощь.

В интересах РО 4-го Украинского фронта один Ли-2 с высоты пятисот метров десантировал двух пассажиров на точку в двадцати километрах на северо-запад от Оломоуц<sup>2</sup>.

Заявка НКГБ Украины подняла в воздух три Ли-2 1-го авиаполка, два из них повезли оставшихся членов группы Богуна и груз. На пути к цели экипажи наблюдали бомбардировку Брно и обнаружили действующий аэродром западнее города Фрейденталь, на котором просматривались выложенные направляющие огни, а южнее и западнее Пардубице – аэродром с работающим стартом и летающими по кругу самолётами.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9933, д. 1, л. 234.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 18- ва, оп. 7106, д. 149, л. 22.



На точку в тридцати километрах на юго-запад от Праги, на три костра, выложенных в лесу с запада на восток, при ясной погоде было сброшено пять пассажиров и 1960 кг боеприпасов.

Экипаж командира корабля С.П.Парамонова (штурман Ф.С.Горькавый), летавший на точку, что в пятнадцати километрах северо-западнее пункта Тишнов (20 км северо-западнее Брно), задание не выполнил – земля не выложила сигналы.

Таким образом, в ночь на 17 апреля завершилась переброска группы Богуна в район Праги. Установив связь с местными партизанами, она приступила к выполнению задания – захвату главарей РОА.

На этом группа самолётов, специально созданная для заброски в тыл врага, в том числе и в Чехословакию, людей и грузов по заданиям НКГБ Украины, свою деятельность завершила. По итогам её работы командир 1-го авиаполка Василий Филин подписал приказ, в котором отмечал: «С 11 марта по 17 апреля 1945 года часть экипажей полка выполняла специальные задания. В работе особо отличились командир корабля первой эскадрильи В.В.Захаров (штурман К.М.Осадчий) и заместитель командира второй эскадрильи М.В.Левин (штурман И.И.Воеводо́в). Эти два экипажа проявили высокое мастерство и настойчивость при совершении полётов в тыл противника на полный радиус действия. За чёткое выполнение специальных заданий данным экипажам объявляю благодарность»<sup>1</sup>.

Что и говорить, руководство НКГБ Украины было довольно работой группы самолётов 1-го авиаполка. Почти все задания, если позволяла погода, она выполняла точно, надёжно и ответственно. Именно по ходатайству представителя Комитета госбезопасности командир авиаполка и объявил благодарность экипажам В.В.Захарова и М.В.Левина.

Работа же отдельных экипажей по заданиям этого ведомства, а также штаба партизанского движения Чехословакии и РО Украинских фронтов, продолжалась. Правда, заявки стали поступать реже, и количество привлекаемых экипажей постепенно уменьшалось. Дыхание конца войны чувствовалось и в деятельности этих органов.

В ночь с 23 на 24 апреля с аэродрома подскока Ельс экипаж командира корабля Л.С.Шпрехера (штурман А.Ф.Нетюхайло) в период 23.25 – 23.45 сбросил на лесной массив на участке от Яблонец (140 км юго-западнее Бреслау) до точки в двадцати пяти километрах на юго-восток от Трутнова пять человек. Сброс производился в условиях почти сплошной облачности. Это было задание РО 1-го Украинского фронта.

На следующую ночь он же в 00.49 с высоты трёхсот метров в восьми километрах юго-восточнее Рихнова (96 км северо-западнее Оломоуц) десантировал трёх человек и 300 кг груза.

В ночь на 26 апреля этот же экипаж десантировал в пункт в двадцати километрах юго-западнее Трутнова восемь человек.

А накануне РО 4-го Украинского фронта подбросил несколько срочных заданий. Их выполнение Г.С.Счётчиков поручил командиру 54-й авиадивизии. Василий Щёлкин распределил задания по авиаполкам.

Штурман 340-го авиаполка Н.С.Фетисов вызвал Черешнева к себе в кабинет после завтрака.

– Вот здесь, Александр Иванович, – сказал он, – в тридцати километрах на юго-восток от Праги находится населённый пункт Свойтице. Сегодня в ночь сюда надо доставить трёх разведчиков. Командир авиаполка попросил подобрать опытного штурмана, я остановился на вашей кандидатуре. Справитесь?

– Какие разговоры, товарищ майор!

– Тогда пошли к командиру.

В кабинете у Степанова сидел командир корабля Шакуров. Фёдор Фёдорович был краток:

– Полетите с Шакуровым, продумайте маршрут, на точке надо быть в районе двадцати трёх часов. Будьте осмотрительны в воздухе. Быть сбитыми в то время, когда кончается война – кому это надо!

Черешневу летать с Шакуровым не приходилось, но он знал: Кабуш Гатинович – лётчик смелый, решительный и опытный. Сели за подготовку. Внимательно изучив карту, Черешнев проложил маршрут, сделал необходимые расчёты.

– Командир, идём строго на запад через Бельско-Бялу, Моравска-Оставу и Кутна-Гору.

– А выход на цель по каким ориентирам?

– Вот изгиб Сазавы, вот её пересекает железная дорога на Табор, а чуть правее – наша точка. Думаю, что сложности не будет. Погода вроде устоялась, ну а если помешает облачность, то дойдём по расчёту времени. В двадцать три пятнадцать будем над точкой, можешь проверить мои расчёты.

Троих парней в гражданской одежде привезли на машине за десять минут до назначенного времени. Пожали друг другу руки, перекурили и – по местам. Устройством пассажиров занялся правый лётчик Александр Масиященко. Борттехник Арсен Глебов запустил моторы. Получив разрешение, Шакуров порулил на старт.

Полёт к цели протекал спокойно. Облегчая работу штурмана, всюю светила луна. Через каждые десять минут командир спрашивал стрелка Рзаева об обстановке в воздухе. На цель вышли минута в минуту. Высота пятьсот метров. По команде Черешнева парни смело шагнули в проём открытой двери. Три белых «гриба», выстроившись лесенкой, отдалялись от самолёта. Всё нормально. А Ли-2 продолжал лететь прежним курсом. Когда справа Прага обозначилась электрическими огнями, Шакуров сделал левый разворот на 160 градусов и начал набирать высоту.

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 1-го ап, оп. 536218, д. 1, д. 83.

Как ни старался экипаж внимательно следить за воздушной обстановкой, однако атаку истребителя все-таки прозевал. Фашистский лётчик зашёл со стороны луны и первым открыл огонь, но промахнулся. Рзаев дал ответную очередь, а борттехник побежал к хвостовому пулемёту.

В небе – ни лоскутка облачности, чистый, залитый ярким светом предательницы-луны простор. Здесь только одно: манёвр. Шакуров и Масиященко бросали машину то влево, то вправо. Бедный Ли-2 стонал от перегрузок, а фашист всё атаковал и атаковал. На отражение его наскоков Рзаев израсходовал весь боекомплект своего крупнокалиберного пулемёта. У Глебова патроны ещё были, и он, как мог, сдерживал натиск врага.

Шакуров понимал, что спасти положение может только он. Выпустив шасси и убрав газ, он сунул штурвал вперёд. Ли-2, словно споткнувшись, клюнул носом и, набирая скорость, понёсся к земле. Немецкий лётчик, решив, что своё дело он сделал, прекратил огонь. Однако поле боя не покинул, стараясь, видимо, дожидаться, когда бомбардировщик врежется в землю.

Приближение земли ждал и Шакуров. Когда до неё оставалось метров пятьсот, он потянул штурвал на себя и дал моторам полный газ. Вычертив дугу, Ли-2 перешёл в горизонтальный полёт и понёсся над лесом. Но и фашист был не лыком шит. Поняв, что его попросту надули, он камнем свалился с высоты, но просчитался: его пулемётная очередь легла далеко впереди летящего на бреющем бомбардировщика. Шакуров сбавил скорость и развернул машину на 180 градусов. На этом поединок закончился.

При дальнейшем полёте домой вытирали пот, приводили в порядок нервы, во все глаза всматривались в залитое луной небо и вспоминали напутствие командира полка – «Кому это надо: быть сбитыми, когда кончается война!».

А как парни, что несколько часов назад покинули борт самолёта? Разведчики приземлились благополучно в трёх километрах южнее Черновицы и в восьми километрах южнее Обратань. Земля приняла всех троих в радиусе восьмисот метров. Через три часа воссоединились друг с другом – один словак и два немца. В разведывательно-диверсионную группу «Рабочий» пути у них были разные.

Командир Шнирц Ян Иозеф родился в городе Превидза (район Нитра) в 1910 году. В январе 1945 года его завербовал старший помощник начальника 3-го отделения РО 4-го Украинского фронта подполковник Покасюк. Находился тогда Ян в Самборовском лагере военнопленных.

Заместителем командира стал Фрик Конрад Якоб («Филипп»). Родился в 1911 году в Нойенгасляу (область Кассель). Его тоже вербовал Покасюк. Радист Ремер Ганс («Кремер») был завербован ещё в августе 1944 года начальником отделения подполковником Сапоговым в лагере военнопленных № 145 города Курска. Родился он в 1923 году в городе Дармштадт.

После приземления и сбора стали определяться. Помогла женщина, которая оказалась поблизости в лесу. Уяснив место приземления, пошли в район предстоящей работы. К исходу дня достигли высоты 738, выбрали место для базы. На следующий день оборудовали НП в лесу в пятистах метрах от железной и шоссейной дорог Обратань – Церекев.

Разведчикам предстояло сделать многое. Командование фронтом поручило им несколько серьёзных дел. Надо было круглосуточно, методом наблюдения и осведомления, освещать военные перевозки по железной и шоссейной дорогам на участке Обратань – Церекев. Вскрывать наличие гарнизонов и воинских частей в район Табо, Хинов, Обратань, Церекев. Вести тщательную разведку аэродромов, складов, баз снабжения. Постоянно следить за всеми мероприятиями оборонительного характера в районе действия. Завербовать из числа местных жителей 2 – 3 осведомителей и с их помощью установить наличие воинских частей.

До 29 апреля никак не удавалось установить связь с Центром. Вечером этого дня командир решил навредить в деревню, расположенную на опушке леса, с тем чтобы выяснить возможность устройства радиста. Житель села Павлина Филиппа дал согласие. Кроме этого, удалось в отдельном домике оборудовать новый наблюдательный пункт в непосредственной близости дороги Обратань – Вежна. На НП круглые сутки находились командир и его заместитель. Результаты разведки передавались в Центр каждое утро.

6 мая на квартиру к радисту пришли двое неизвестных, представились партизанами и предложили пройти в штаб отряда. Пошли «Рабочий» и «Кремер». «Филипп» остался на базе. Штаб партизан находился в домике лесника в пяти километрах на северо-восток от населённого пункта Черновицы. Окалось, что это партизанская бригада Иванова.

Утром 7 мая «Рабочий» с двумя партизанами Давидом и Маликом осуществили налёт на станцию Обратань, обезоружили 33 эсэсовца, захватили 25 ПТР, 34 карабина, 4 автомата, 200 ручных гранат. В этот же день они совершили дерзкий налёт на колонну грузовиков, разоружили 50 немецких солдат. 8 мая группа в полном составе вместе с партизанами Давидом и Маликом разоружила в окрестностях села Эш 26 немецких солдат и захватила 12 карабинов. В этот же день при налёте на колонну немцев, отходившую по дороге из Пельгржимов на Обратань, командир был ранен.

Несмотря на кратковременное пребывание в тылу врага, группа выполнила свою задачу успешно<sup>1</sup>.

К сожалению, остальные полёты, совершённые в эту ночь другими экипажами, описать, опираясь на достоверные факты, я не могу, так как безликие боевые донесения не оставили имён даже командиров кораблей. Остаётся только перечислить пункты сброса.

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 261.

На точку Скоротице (32 км северо-западнее Брно) один экипаж с высоты четырёхсот метров десантировал четверых пассажиров и 400 кг груза. Три человека и 300 кг боеприпасов были сброшены в пункте Добра Вода (26 км восточнее Табор). В пункте Сиратсук (16 км западнее Поличка) борт Ли-2 покинули четыре человека и 400 кг груза. Одна группа в пять человек с грузом в шестьсот килограммов десантировалась в двадцати километрах на запад от населённого пункта Простеев. Один экипаж выбросил группу в пять человек с грузом в семьсот килограммов на высоту 744 (75 км юго-восточнее Праги). И, наконец, ещё один экипаж десантировал пассажира в лес, находившийся в девяти километрах южнее Ждирец (15 северо-восточнее Немецки Брод).

Однако с помощью архива ГРУ несколько групп, без «привязки» к конкретному экипажу, можно описать.

На борт одного из Ли-2 поднялись три чека и один венгр. Они представляли радиофицированную разведывательно-диверсионную группу под кодовым названием «Гордый». Ей предстояло решить следующие задачи.

1. Освещать военные перевозки по железной дороге Тишно – Быстрице.
2. Вскрывать группировку противника в районе города Тишно, определяя нумерацию воинских частей.
3. Завербовать из числа местных жителей 2 – 3 источников-осведомителей и 1 – 2 маршрутников.
4. Постоянно следить за всеми проводимыми оборонительными мероприятиями.

5. Если группа окажется в зоне войск союзников, принять меры к легализации, скрывая свою принадлежность к советской разведке, и продолжать работать в целях обнаружения подпольных нацистских организаций.

Эти задачи должны были решать следующие товарищи. Командир группы (он же второй радист) Саббота Франтишек. Родился в 1916 году в городе Крнов (округ Опава). В 1935 году призван в армию, через год окончил офицерскую школу в городе Оломоуц. В чине младшего лейтенанта два года прослужил в 13-м пехотном полку. С 1938 по 1943 год работал бухгалтером в английской фирме «Сигмунд Помпе и К.» в селе Лютин. В немецкой армии с апреля 1943 года (51-й мотополк 18-й танковой дивизии). 7 июля 1944 года захвачен в плен в район Минска. До 9 февраля 1945 года находился в лагерях военнопленных. Последний лагерь – Самбор.

Заместитель командира Парма Леопольд («Высокий»). Родился в городе Будищов в 1919 году. Бухгалтер, работал в городе Брно. В октябре 1940 года призван в немецкую армию (1-й пехотный полк 1-й пехотной дивизии). 24 апреля 1944 года захвачен в плен в районе ст. Мга. Завербован 9 февраля 1945 года в Самборском лагере военнопленных.

Радист Кабаи Ференц («Иштва»), 1914 года. Уроженец города Сату-Маре. Доктор юридических наук, работал в управлении государственных дорог в Дебрецене. В немецкой армии с 22 мая 1944 года. Взят в плен 24 июля этого же года. В 3-м отделении 4-го Украинского фронта с октября 1944 года. Прошёл радиоподготовку и предназначался для работы в Венгрии.

Разведчик-диверсант Рааб Франтишек («Август»). Родился в городе Лесковец в 1915 году (округ Опава). С 1936 года работал учителем в Моравской-Остраве. В октябре 1937 года призван в армию. Службу проходил в 40-м пехотном полку в городе Валашске-Межиричи. В немецкой армии с января 1939 года (22-я пехотная дивизия). Захвачен в плен 25 сентября 1944 года. До 9 февраля 1945 года находился в лагере для военнопленных в Самборе.

РО фронта готовил группу для работы в тылу с 20 марта по 24 апреля 1945 года. В ночь на 26-е десантировались в район города Штернберг (80 км северо-восточнее Тишно). Вероятно, это была ошибка экипажа. В описании группы сказано: «Вследствие того, что выброска произведена в густо населённом районе, в светлую лунную ночь, она была замечена ещё в воздухе, и немедленно на неё организована облава. Приземление произошло в большом радиусе, группа не собралась. Из тыла вышел только один «Высокий», который в конце мая 1945 года откомандирован к месту жительства. Судьба остальных неизвестна»<sup>1</sup>.

Ещё одна четвёрка разведчиков поднялась на борт безымянного Ли-2. Трёх австрийцев и одного немца объединила разведывательно-диверсионная группа «Миша». Возглавил её Франц Дирр (Венцель Выплошилль). Родился в Вене в 1907 году. По профессии портной. Член социал-демократической партии. Арестован и посажен в тюрьму после оккупации Австрии. До 1942 года находился в концлагере города Глатц (Силезия). Затем зачислен в штрафной батальон и направлен на Восточный фронт. В октябре 1943 года перешёл линию фронта и сдался в плен. Будучи в лагерях военнопленных изъявлял желание работать в тылу немцев. Завербован 5 сентября 1944 года в период пребывания во фронтовом приёмно-пересылочном лагере военнопленных № 33 НКВД СССР.

Заместителем командира был назначен Альтер Леонгард (Курт Леманн) («Сергей»). Родился в городе Цвиккау. По профессии слесарь. В немецкой армии с 1944 года, командир взвода 320-го фольксгренадёрской дивизии на Восточном фронте. 10 октября 1944 года пленён в районе Ясло. Завербован 23 января 1945 года подполковником Покасюком в Самборском лагере военнопленных.

Радистом стал Мюллер Дегенгардт (Роберт Фогель) («Генрих»). Родился в городе Клагенфурт (Австрия). По профессии официант. В немецкой армии с 1942 года. Служил в парашютных частях 2-й авиационной

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 11322, д. 1.

дивизии. Окончил трёхмесячные курсы радистов. В плен захвачен в марте 1944 года в районе Умани. Завербован в июле этого года подполковником Сапоговым в лагере военнопленных в Курске.

Разведчик группы – Франц Вегмайер (Шюсслер Карл) («Лин»). Родился в 1916 году в городе Линц. С 1934 по 1938 год служил в австрийской армии, участвовал в подавлении нацистского путча, за что после оккупации немцами Австрии был приговорён к тюремному заключению. В 1943 году призван в немецкую армию, в декабре 1944 года захвачен в плен. Завербован 21 января 1945 года подполковником Покасьюком в Самборском лагере военнопленных.

Готовил группу для работы на территории оккупированной Чехословакии Покасьюк. Он поставил ей следующие основные задачи.

1. Непрерывно круглосуточно разведывать методом наблюдения и осведомления переброску войск и военных грузов по железной и шоссейной дорогам Немброд – Поличка на участке Глинско – Поличка.

2. Вскрывать наличие в районе Немброд – Поличка гарнизонов, штабов, частей противника и их нумерацию.

3. Путём засад захватывать отдельно следующие авомашины и военнослужащих противника с целью добывания документов и установления нумерации частей.

4. Завербовать из числа местных жителей 2 – 3 осведомителей.

5. Действовать в районе до освобождения Красной Армией. Если группа окажется в расположении войск союзников, принять меры к легализации, скрывая принадлежность к советской разведке, и вести работу по выявлению подпольных нацистских организаций.

Таковы были задачи. Группа их не выполнила. 6 апреля «Миша» сообщил в Центр, что они приземлились нормально в лесной массив в 12 километрах восточнее города Поличка. На следующий день поступила от него развединформация. Она была первой и последней. Больше радист группы в эфир не выходил. С задания разведчики не возвратились. Специальные розыски, предпринятые РО фронта, результатов не дали<sup>1</sup>.

Если ориентироваться на количественный состав группы, то одна из них также была выброшена в эту ночь каким-то экипажем 4-го авиакорпуса. Речь идёт о разведывательно-диверсионной группе под кодовым названием «Спартак». В неё входило пять человек – два словака, два чеха и один русский.

Командир «Спартака» – Ян Майер. Родился в селе Шайба Банска-Бистрицкой области, словак. С апреля 1942 по май 1944 года служил в словацкой армии шофёром. С августа 1944 по февраль 1945 года был командиром взвода, затем комиссаром отряда в партизанском соединении Егорова. К разведработе привлечён помощником начальника 2-го отделения РО 4-го Украинского фронта майором Лузиным.

Заместителем у Майера стал словак Ганзель Владислав («Кречет»). Родился в Велке-Шураны в 1923 году. В сентябре 1944 года, в разгар словацкого национального восстания, ушёл в партизаны. Воевал в партизанском отряде капитана Краснова, который действовал в районе Тренчина.

На должность радиста был подобран Иван Иванович Медведев («Студент»). Девятнадцатилетний русский парень из села Ново-Давыдково Мукачевского района. В ноябре 1944 года добровольно вступил в Красную Армию. Привлечён в группу помощником начальника 2-го отделения майором Сыроватским.

Разведчик Поустецки Юзеф («Свобода»), уроженец Праги. Окончил 8 классов, работал шофёром. В феврале 1945 года насильно мобилизован для работ в Германии. Однако поработать на фашистов не успел – город Оберглогау, в котором находился тридцатитрёхлетний Юзеф, был освобождён частями Красной Армии. На сборном пункте иностранцев в Кракове его и нашёл майор Лузин.

Разведчик Уржитка Алоиз («Доктор»). Чех по национальности, уроженец города Зноймо. Двадцати двух лет. Кузнец. В январе 1943 года насильно мобилизован на работы в Германии. В городе Штольп его освободила Красная Армия.

Группе «Спартак» ставилась в основном одна задача – освещать передвижение воинских эшелонов на перегоне Бржезныкы – Джабел, в населённых пунктах Хорнице, Вел. Опатовиче. А на тот случай, если группа окажется в зоне действий союзников, то ей следует легализоваться и вести работу по выявлению подпольной деятельности фашистских организаций.

Задачу группа выполнить не смогла. Десантировались с самолёта Ли-2 в ночь на 26 апреля в район города Поличка (приземлились на южной окраине деревни Рогожна). «Студент», «Свобода» и «Доктор» после приземления были схвачены немцами и казнены.

«Спартак» 1 мая встретился с партизанским отрядом Лабунского в лесу в районе села Гартманице. 5 мая в сопровождении партизан пришёл в село Самотин и влился в разведывательно-диверсионную группу под командованием Кольцова. 15 мая встретился с частями Красной Армии в селе Цыкгай. Сведений о «Кречете» в архиве нет<sup>2</sup>.

На борт самолёта Ли-2 неизвестного экипажа в эту ночь поднялся одинокий пассажир – резидент-радист Форро Золтан Миклош («Сабо»). Младший лейтенант венгерской армии. 1913 года рождения, уроженец села Вамош Микола (область Хонт). Завербовал его 7 мая 1944 года в лагере пленных № 27 помощник начальника 2-го отделения РО 1-го Украинского фронта капитан Куроедов. Разведотдел готовил его как радиста для

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 9654, д. 2, л. 256.

<sup>2</sup> Там же, л. 272.

заброски в тыл. В августе этого же года Форро передали в РО 4-го Украинского фронта, где его начали готовить в качестве резидента-радиста для работы в Будапеште. Однако в своё время не был переброшен из-за отсутствия лётной погоды.

В январе 1945 года задача была изменена на район Колин – Пардубице, причём легализоваться надо было в городе Братиславе, где «Сабо» имел связи и знакомых. Но опять же из-за отсутствия погодных условий выброска агента в положенное время не состоялась.

17 апреля ему объявили приказ на ведение агентурной разведки в районе Колин – Пардубице. Проверял подготовку «Сабо» к работе в тылу сотрудник РО майор К.Н.Митрофанов. Разведчик показал хорошее знание поставленных перед ним задач. А они, как обычно, были однотипными – вести наблюдение за передвижением войск, фиксировать прибытие и убытие воинских частей, установить систему оборонительных сооружений и т.п.

Самолет Ли-2 доставил разведчика в назначенное для работы место. Приземлился он в лесу в 12 километрах юго-восточнее города Ждерец. В дальнейшем связь не поддерживал. В оперативном деле агента есть ещё такие сведения: «Сабо» 30 мая 1945 года откомандирован в лагерь военнопленных в город Пардубице<sup>1</sup>.

В ночь на 27 апреля по заданию штаба партизанского движения 4-го Украинского фронта в воздух поднялись пять самолетов 54-й авиадивизии. Два из-за отсутствия сигналов на точках вынуждены были вернуться, а три, выполнив задание, доставили по двенадцать мешков (по 1500 кг) боеприпасов, на следующие точки: 6 км юго-западнее Св.Мартина (28 км северо-западнее Жилины), 34 км южнее М.Остравы и в лес в пятнадцати километрах западнее Градец-Кралове.

Груз, сброшенный на последнюю точку, предназначался для партизанского отряда «Киров». Один из его бойцов – Аркадий Михайлович Шубников – рассказывает о приёме самолёта: «Он появился над подготовленной площадкой в ночь на 27 апреля. По звуку и отсутствию световых сигналов мы ещё издали определили, что летит наш «грузовик», и сразу же разожгли небольшие опознавательные знаки. Сделав над площадкой несколько кругов, самолёт в два захода сбросил десять, как нам казалось, мешков...

Найденный груз быстро разобрали и укрыли в заранее подготовленных местах. Часть захватили с собой на базу. Да и как было удержаться от этого, ведь Большая земля прислала нам патроны, одежду и другое снаряжение. И всё это оказалось кстати, проблема обеспечения боеприпасами на какое-то время была решена.

Поработали мы, укрывая груз, крепко, но не успели как следует отдохнуть на базе, как к нам пришёл лесник Йозеф Унер. Он принёс дурные вести. Оказывается, немцы и полицаи в селе видели над лесом самолёт и, подумав, что высадился десант, решили прочесать местность. Вызвали подкрепление – человек сто карателей, они уже приехали в село на трёх машинах. Заставляют идти на облаву и местных полицаев. И вся эта сила уже идёт в тот район леса, где самолёт сбросил груз.

У нас ещё было время подготовиться к встрече. По тревоге подняли весь отряд. Командир Зедгенидзе объяснил: на базе кроме радистов останется пять-шесть человек. Маловероятно, что немцы нападут на базу, но всё может быть. Задача остальной части отряда – устроить засаду на пути следования карателей, чтобы не допустить их туда, где спрятан бесценный груз.

Место засады выбрал тот же Унер. Зная лес, как свои пять пальцев, как своё подворье, он предположил, и, как потом выяснилось, довольно точно, путь, по которому пойдут каратели. Мы знали, что сделаем всё, чтобы не пропустить неприятеля к нашему грузу, без которого отряд будет небоеспособен.

Часов в одиннадцать мы увидели карателей. Они шли открыто, цепочкой и никакой засады, конечно, не ожидали. На наше счастье, их оказалось гораздо меньше – человек сорок-сорок пять. С ними три овчарки. Мы подпустили их ближе и открыли огонь. Немцы опешили»<sup>2</sup>.

Рассказ Шубникова показывает как разведывательно-диверсионные группы и партизаны ценили грузы, доставленные советскими самолётами, как оберегали их и какое они имели значение в борьбе с врагом.

Взрывчатка, опустившаяся с неба, немедленно пошла в дело. В боевом дневнике отряда отражено: «27 апреля устроено три крушения: на линии Хлумец – Градец-Кралове взлетел от взрыва локомотив и двенадцать вагонов, у станции Лгота Праскачка – локомотив и два вагона, у станции Каранец был повреждён паравоз и прицепленный к нему вагон с военным грузом.

Устроена засада на группу СС, едущую за грузом, сброшенным с самолёта в двух километрах западнее Гералица. Убито три и ранено четыре фашиста. Командовал Хуртин»<sup>3</sup>.

После взятия Красной Армией Берлина начальник штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта приказал подчинённым ему отрядам активизировать боевую деятельность на железнодорожных магистралях и шоссейных дорогах. 2 мая в районе Самотана состоялось совещание руководителей партизанских отрядов, расположенных в районе Ждяра. На нём присутствовали Мельник, Фаустов, Зедгенидзе и др.

О последних днях войны кировчан рассказывает дневник отряда: 7 мая Антипов в районе Скучеч разоружил 110-й полк венгерской дивизии... 9 мая бой с колонной из 76-й дивизии СС в оперативном районе Цикгай –

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 11297, д. 8.

<sup>2</sup> Чаркова А.А. Шли последние дни войны. – С. 74.

<sup>3</sup> Там же. – С. 73.

Гералец – Свратка. В полутора километрах западнее Светнова с 14 до 18 часов вели бой с немцами. Уничтожено 11 автомашин, убито 60 немцев. Погиб один партизан – Франтишек Климыш и трое ранено. Командовал Хуртин... 10 мая после внезапного обстрела в районе Циггай было разоружено 820 немецких и венгерских солдат 16-й венгерской и 76-й немецкой дивизий<sup>1</sup>.

Лишь 11 мая закончилась для кировцев война, в этот день они соединились с частями Красной Армии.

В книге «Партизанские портреты» Войтех Темпах отмечает: «Время высадки отряда им. Кирова пришлось на мартовскую волну заброса советских десантников в 1945 году. На Чешско-Моравской возвышенности отряд установил сотрудничество с большей частью партизанских отрядов, некоторым из них помог возобновить нарушенную связь с партизанским штабом фронта.

Майское восстание чешского народа побудило кировцев к усилению боевой деятельности, партизаны хотели своим примером увлечь как можно больше людей на окончательный разгром оккупантов. Зедгенидзе и его соратники оставались на своих боевых постах до 11 мая 1945 года, когда соединились с частями Красной Армии. Впрочем, и после этого партизаны вместе с фронтовиками очищали леса от вражеских солдат, которые хотели избежать возмездия»<sup>2</sup>.

Таков боевой путь разведывательно-диверсионной группы «Киров», которую в ночь на 26 марта высадил неизвестный экипаж. Ещё два, тоже неизвестных, доставляли им боевые грузы. Установлено лишь одно: это были самолеты Ли-2 4-го гв. авиакорпуса.

Экипаж Исаака Соломоновича Шпрехера продолжил работу в интересах 1-го Украинского фронта с аэродрома Ельц. В 03.28 с высоты 250 метров он десантировал одного человека с грузом в 400 кг на точку в четырех километрах северо-западнее Мнихово-Градиште. Этот же экипаж летал и в ночь на 28 апреля, сбросив девять человек в районе озера в двадцати километрах северо-западнее Мнихово-Градиште.

Ещё один Ли-2 с этого же аэродрома доставил на точку в десяти километрах на северо-запад от пункта Мост (75 км северо-западнее Праги) три мешка (600 кг) боеприпасов. Экипаж наблюдал: интенсивное движение автомобилей на шоссе Дрезден – Циттау, город Мост освещён электрическим светом<sup>3</sup>.

В ночь на 1 мая 54-я авиадивизия отправила на спецзадание пять самолётов, цели достигли только два. До линии фронта экипажи шли при ясной погоде, затем пошла облачность, которая быстро достигла десяти баллов, на некоторых участках маршрута выпадали осадки в виде крупы.

Один Ли-2 доставил чехословацким партизанам на точку в двадцати километрах на юго-запад от Йиглавы 1500 кг боеприпасов.

В район этого же населённого пункта прибыл ещё один Ли-2. На точку, что в десяти километрах на юг, экипаж десантировал четверых разведчиков и 500 кг груза. Полёт произведён в интересах РО 4-го Украинского фронта.

Это была разведывательно-диверсионная группа «Слобода». Подготовил её к работе за период с 15 по 29 апреля помощник начальника 3-го отделения капитан Мальцев. Группе был определён район сбора разведывательной информации – село Ржиделов (20 км юго-западнее Йиглавы). Главное в работе – подробнейшим образом освещать перевозки по железной дороге на участках Йиглава – Тельч, Йиглава – Йиндржихай – Градец, а также вскрыть группировку противника, особенно его резервы. По национальности четвёрка состояла из двух русских, одного словака и одного чеха.

Командир группы – Герман Иозеф. Родился в 1921 году в селе Тормаш (Словакия). В апреле 1942 года мобилизован в немецкую армию и отправлен на советско-германский фронт. В октябре 1943 года в Крыму перешёл в партизанский отряд старшего лейтенанта Федоренко. Воевал, получил ранение, лечился в Краснодарском госпитале. После выздоровления попал во 2-ю воздушно-десантную бригаду, 17 октября прилетел в Словакию, участвовал в боях. 25 октября присоединился к партизанскому отряду капитана Макарова, стал его заместителем. В марте 1945 года дал согласие работать в разведке.

Заместителем у «Слободы» стал чех Кучера Арнош («Холубек»). Тоже 1921 года рождения (село Пшечонли, округ Хомутов). В немецкую армию мобилизован в 1940 году. В январе 1942 года в районе Старой Руссы перешёл на сторону Красной Армии. До марта 1944 года находился в лагере для военнопленных. В составе воздушно-десантной бригады прилетел в Словакию в разгар восстания.

Михаил Михайлович Окорков стал радистом группы. Родился в 1915 году в городе Симула Ленинградской области. С мая 1942 года воевал в составе батальона связи 301-й стрелковой дивизии. В июле 1942 года попал в плен в районе города Сальска. В январе 1945 года удалось бежать. Присоединился к отряду Макарова.

Двадцатилетний москвич Аркадий Константинович Шпаковский («Константин») стал разведчиком группы. Воевал, был пленён, бежал.

Десантировались разведчики в лесной массив в 15 километрах на северо-запад от Йиглавы. Это на 30 километров севернее района предполагаемой работы. Доложили об этой ошибке экипажа. Центр приказал оставаться на месте приземления и определил новый район разведки – город Ледич. Главным объектом стали железнодорожный участок Немецки Брод – Ледич и автомастрада Йиглава – Прага.

<sup>1</sup> Чаркова А. А. Шли последние дни войны. – С. 84.

<sup>2</sup> *Vojtech Zampach. Partyzancké portréty.* – S. 377.

<sup>3</sup> ЦАМО, ф. 7-го ап, оп. 213763, д. 5, л. 13.

В деревню Койковички (15 км западнее Немецки Брод) прибыли поздно вечером 6 мая и приступили к работе. На следующий день «Холубек» и «Константин» по заданию командира пошли в Немецки Брод для изучения агентурной обстановки. Пробыли там целый день. Вернулись с информацией о расположении близ города аэродрома. Эти сведения немедленно ушли в Центр.

Оборудовали в деревне Бабице наблюдательный пункт для изучения железнодорожных перевозок и в деревне Лештино – для наблюдения за движением автомобилей. Кроме этого, удалось завербовать начальника почты деревни Красная Гора Долейши Богумила, жителей деревни Мозаров Седлачек Иозефа и деревни Койковички Висельского Яна. Его сын Иозеф стал связником между командиром группы и между теми, кто дежурил на наблюдательных пунктах.

9 мая немцы взорвали аэродром и приступили к эвакуации гарнизона Немецки Брод. 11 мая в город вступили советские войска<sup>1</sup>. Короткое пребывание разведгруппы в тылу врага завершилось успешно.

2 мая пришла радостная весть: Берлин пал, над рейхстагом развевается Красное Знамя Победы. Неопишуемая радость охватила весь личный состав авиакорпуса.

В эти первые майские дни завершалась его работа на Чехословакию. В ночь на 4 мая командир корабля И.С.Шпрехер взлетел с аэродрома подскока Ельц и взял курс на Теплице-Шанов. На точку, что в десяти километрах на северо-запад от этого населённого пункта, в 23.54 проводили на задание двух пассажиров. Сброс произвели с высоты четырёхсот метров в условиях дождя. К прилёту экипажа на аэродром уже было известно, что десантники приземлились благополучно.

Самолёт с бортовым номером «3» командира корабля 7-го авиаполка Исаака Соломоновича Шпрехера появился над территорией Чехословакии последний раз. Работа личного состава 4-го гвардейского Гомельского авиационного корпуса 18-й воздушной армии по заданиям штаба партизанского движения Чехословакии, ГРУ, разведотделов 1-го, 2-го, 3-го и 4-го Украинских фронтов, а также НКГБ Украины завершилась.

Но не завершилась ещё война. Несмотря на то, что советские войска разгромили фашистские армии, оборонявшие столицу Германии и овладели Берлином, в Чехии и Моравии миллионная армия генерал-фельдмаршала Шернера, надеясь на соединение с американцами, продолжала сопротивляться. Гитлеровцы ещё огрызались, но их злобные укусы скорее носили акт отчаяния, чем продуманные оборонительные операции. Это была агония.

Фронт Красной Армии, как крылья огромного невода, охватил группу армий «Центр». «...Группировка врага, действовавшая на территории Чехословакии, была охвачена с севера, востока и юго-востока армиями 1-го, 4-го, и 2-го Украинских фронтов. На 650-километровом фронте от Потсдама до Крнова действовал 1-й Украинский фронт. Войска его правого крыла и центра... с 1 мая начали последовательную перегруппировку и подготовку наступления на пражском направлении»<sup>2</sup>.

В первых числах мая в нескольких городах и районах ещё оккупированной Чехословакии возникли очаги восстания. Утром 5 мая оно вспыхнуло в Праге. На волне пражского радио стали звучать призывы к Красной Армии и партизанам о помощи: «Руда Армада, просиме помоц! Советшти братши, просиме помоц!». О событиях в чехословацкой столице начальника ГШ КА А.И.Антонова проинформировал бригадный генерал Пика. Он и Л.Свобода в связи с начавшимся восстанием обращались к руководителям советских военных организаций с прособой об оказании помощи. Это видно из подборки документов под номером 98.

Таким образом, события в Праге и её окрестностях приняли характер восстания, на улицах происходили столкновения пражан с гитлеровскими войсками, восставшие захватили вокзал и телефонную станцию. Используя войска группы армий «Центр», немецко-фашистское командование бросило на подавление восстания крупные силы. Население Праги нуждалось в помощи.

В целях разгрома немецко-фашистской группировки на территории Чехословакии и освобождения её столицы Ставка спланировала и в чрезвычайно короткие сроки подготовила Пражскую наступательную операцию войск 1-го, 2-го и 4-го Украинских фронтов. Она началось 6 мая и уже через три дня при активной поддержке восставших передовые части Красной Армии вошли в Прагу. Это событие совпало с подписанием в Берлине акта о безоговорочной капитуляции фашистской Германии.

Несмотря на то, что официальная работа 18-й воздушной армии на Чехословакию, по данным Подольского архива, завершилась полётом экипажа И.С.Шпрехера в ночь на 4 мая, отдельные экипажи ещё продолжали поднимать свои самолёты в воздух и брать курс на Прагу.

Штурман корабля 7-го авиаполка Александр Тимохин писал, что он в составе экипажа В.М.Короткова свой последний боевой вылет совершил в ночь на 9 мая, сбросив партизанам боеприпасы на площадку в шестнадцати километрах на северо-восток от Праги.

Готовился к полёту и экипаж Иосифа Казакевича. Штурман корабля Андрей Коноваленко сообщал: «В ночь на 9 мая получили задание: произвести выброску группы разведчиков в район Праги. Через два часа самолёт и мы были готовы к полёту. В этот период наш полк базировался на венгерском аэродроме Папа. За тридцать минут до намеченного вылета нам дали отбой. Во втором часу ночи от дежурного по полку мы узнали, что Германия капитулировала, войне конец и Гитлеру «капут». Что тут началось! А в 9 часов утра мы провели

<sup>1</sup> Архив ГРУ, оп. 11394, д. 1.

<sup>2</sup> История Второй мировой войны. – Т. 10. – С. 349.

митинг. По приказу командира полка Георгия Шамраева из всех пулемётов Ли-2 был дан двадцатизалповый салют».

Документального подтверждения этим двум фактам в Подольском архиве я не нашёл.

О радости, которая охватила весь авиаполк по случаю окончания войны и вылилась в стрельбу из всех видов оружия, рассказывал мне и командир корабля Василий Иосифович Кривонос. Он только что вернулся с Дмитрием Волковым из полёта под югославский город Триест, куда десантировали группу разведчиков. Стреляли все и из всего. Даже жена Шамраева Клавдия Степановна, работавшая в авиаполку, высунулась в форточку окна, расположенного на третьем этаже штабного здания, и из пистолета мужа разрядила в небо несколько обойм.

В ночь на 9 мая готовился к полёту по спецзаданию и экипаж 7-го авиаполка Г.Я. Губанова, который входил в группу самолётов, базирующихся на аэродроме Бобервиц близ города Шпротава. Все сели за подготовку, а борттехнику Владимиру Кутовенко предстояло облетать самолёт после регламентных работ. Контрольный полёт поручили командиру корабля В.М.Короткову. Сделали несколько кругов. Моторы работали нормально. После посадки Кутовенко присоединился к экипажу и тоже стал готовиться к предстоящему заданию по выброске груза под Прагу.

Уже стемнело, а команды на вылет всё не было. Лётчики и штурман находились на КП, а борттехник в самолёте. Время перевалило за полночь. Потеряв терпение, Кутовенко побрёл на командный пункт. Там коротали время руководитель полётами, командир корабля, штурман и хозяин десантного груза. В конце концов, приняли решение: зачехлить моторы, закрыть самолёт и идти в общежитие на отдых. Его здание находилось в большой усадьбе. На первом этаже размещались борттехники группы. Кровать Кутовенко располагалась у окна, выходящего во двор. Через открытые створки в комнату проникала приятная прохлада майской ночи, пропитанная душистым запахом сирени. Владимир Иванович снял ремень с пистолетом, сунул их под подушку и, не раздеваясь, лёг в постель. Через минуту сон овладел уставшим телом.

Разбудили крики. Продрал глаза, по комнате в исподнем носились борттехники, а за окном бушевал фейерверк. «Десант!» – пронеслось в голове Кутовенко. Выхватив из-под подушки пистолет, он первым оказался во дворе усадьбы. Там, словно привидения, тоже мелькали люди в белом и палили из личного оружия. Подбегав к единственному одетому, Кутовенко опознал своего командира.

– Гриша, в кого ты стреляешь?

Губанов сгрёб борттехника в охапку и стал кружить.

– Володя, конец войне! Гитлеру капут!!

Освободившись из объятий командира, Кутовенко выхватил пистолет и разрядил в ночное небо всю обойму.

## 7. Иуды

После освобождения Праги войска 1-го 2-го, и 4-го Украинских фронтов, стремясь отсечь недобитой группе армий «Центр» пути отхода на запад и юго-запад продолжали боевые действия. Им оказывали помощь партизанские соединения и разведывательно-диверсионные группы. 10 и 11 мая основные силы немецко-фашистских войск были разбиты и пленены.

В зоне самого активного и последнего сопротивления остатков гитлеровских армий оказалась и РОА со своим руководством, в том числе и Власовым. А.Н.Колесник в книге «Генерал Власов – предатель или герой?» пишет: «К середине дня 7 мая гитлеровцы продвинулись к центру. В Праге началась расправа над восставшими. Власов направляет командующему 1-м Украинским фронтом Маршалу Советского Союза Коневу телеграмму: «Могу ударить в тыл немцам»...

Об участии армии Власова в «освобождении» столицы Чехословакии пишут в статье «Прагу освобождали дважды. Первыми были власовцы» Ф.Перченко и В.Сидельников: «Есть версия, что в те дни Власов дал советскому командованию телеграмму следующего содержания: «Могу ударить в тыл пражской группировке немцев. Условие – прощение мне и моим людям». Ответа не последовало»<sup>1</sup>.

Относительно телеграммы И.С.Коневу я сильно сомневаюсь. И не без основания. Не думаю, что маршал мог забыть об этом весьма неординарном факте. В своих воспоминаниях «Записки командующего фронтом» Иван Степанович рассказал об аресте Власова, а вот о телеграмме – ни слова. А ведь мемуары неоднократно переиздавались, в них вносились дополнения из сохранившихся архивов автора. Большие сомнения и в отношении освобождения Праги власовцами. Вот мнение авторов статьи «Иуды» генерал-лейтенанта юстиции А.Ф.Катусева и капитана первого ранга В.Г.Оппокова: «Увод частей РОА на территорию Чехословакии, осуществлённый испуганным наступлением советских войск Буняченко с тем, чтобы поискать убежища у американцев и англичан, породил легенду, которая муссируется и сейчас, об «освобождении» Праги от фашистов власовцами»<sup>2</sup>. От намерения освободить столицу Чехословакии до реального осуществления замысла – дистанция огромного размера.

<sup>1</sup> «Московские новости». – 5 мая, 1991.

<sup>2</sup> Военно-исторический журнал. – 1990, № 6.



А может, телеграмма и была? Чем чёрт не шутит. Предавший раз... А.Н.Колесник пишет: «К вечеру власовцами (дивизия РОА) действительно были взяты под контроль все транспортные коммуникации и мосты, ведущие на запад, железные дороги... Вечером у власовцев не оставалось ни малейших сомнений в том, что город будет занят советскими войсками. В 3 часа генерал Буняченко С.К. (командир дивизии) отдал приказ об уходе дивизии РОА из Праги. Восставший город оставлялся фашистам на растерзание»<sup>1</sup>.

В эти дни совместно с чешскими партизанами активизировала свою деятельность по захвату руководителей РОА группа Богуна, выброшенная в середине апреля самолётами 1-го авиаполка. 7 мая им удалось взять начальника штаба власовской армии Трухина. За два дня до этого он пытался договориться с американцами о возможности использования РОА для дальнейшей борьбы союзников со Сталиным, и... получил ультиматум о безоговорочной сдаче и полном разоружении 2-й дивизии РОА в течение 36 часов. Попытался прорваться сам, но был остановлен чешскими коммунистами в местечке Пршибрам. Его пригласили на «дружеский приём». Войдя в здание, тут же был разоружён и передан агентам СМЕРШа»<sup>2</sup>.

Таким образом, первым из окружения Власова был схвачен начальник штаба РОА генерал Трухин. «Важную птицу» надо было перебросить в Москву.

9 мая, в день всеобщего ликования, вызванного окончанием войны, командир 1-го авиаполка В.П.Филин вызвал к себе Михаила Левина и Ивана Воеводова.

– Война кончилась, но не для всех. Ставлю боевую задачу: завтра утром берёте на борт представителя НКГБ полковника Сергеева и с ним десять автоматчиков, вылетаете в район Праги, садитесь вот здесь, на лесную поляну, забираете арестованного начальника штаба РОА Трухина и возвращаетесь на свой аэродром. Хотя война и кончилась, но недобитого зверья ещё полно, поэтому используйте малые высоты и осмотрительностью в воздухе не пренебрегайте. В общем, возвращайтесь невредимыми.

10 мая утром экипаж и пассажиры прибыли на аэродром. Самолёт был уже «под парами». Провожали командир и начальник штаба авиаполка. Д.А.Козенко отозвал штурмана корабля в сторону.

– Ты, Ильич, под Прагу летал несколько раз, дорога, как говорится, наезженная, поэтому в штурманском плане полёт труда не составит. Ты это... посматривай побольше за воздухом. Это ваш последний полёт, в общем, вы в полку закрываете войну.

...Дмитрий Александрович по образованию штурман, в авиаполку – ветеран из ветеранов, с 1936 года. До войны, числясь в боевом расчёте, занимал должность начальника ПДС, затем старшего адъютанта эскадрильи. Первый боевой вылет совершил 26 июня. Бомбили группу танков в районе города Слоним. При возвращении оказались в хвосте полковой колонны, и их ТБ-3 стал лёгкой добычей истребителя. Пришлось дёргать кольцо парашюта.

С марта 1942 года возглавил оперативный отдел 53-й авиадивизии, а в июне 43-го ушёл в авиакорпус старшим помощником начальника оперативного отдела. Ровно через год вернулся в родные пенаты.

Руководя одним из самых трудных участков полковой работы, имея, по сравнению с другими заместителями командира, в несколько раз больший объём обязанностей, Козенко всегда находил время для душевного контакта с подчинёнными, особенно со штурманами. Вот почему он так напутствовал Воеводова...

Зелёная ракета позвала в самолёт. Представитель НКГБ занял место правого лётчика, автоматчики разместились в салоне. В 9.00 Ли-2 покинул Ясенки.

Признаков войны в небе не было. До чехословацкой столицы добрались благополучно, снизились до восьмидесяти метров, прошли над шоссе Прага – Пльзень. Оно забито отступающими немецкими частями. Помня наказ начальников, отошли в сторону. Через несколько минут Воеводов доложил:

– Площадка под нами!

– Да, но сигналов-то нет!

Стали совещаться с Сергеевым.

– Что-то партизанам мешает нас принять, надо идти в Прагу, она уже освобождена, – резюмировал представитель НКГБ.

Сделав ещё круг и убедившись, что их никто не ждёт, взяли курс на чешскую столицу. Далее слово Михаилу Васильевичу Левину: «В Праге нас никто не ожидал, так как заход туда не был предусмотрен заданием. Пришли на центральный аэродром и произвели посадку по выложенным посадочным знакам. На аэродроме масса людей, бронетранспортёры, автомашины, флаги СССР и Чехословакии. Кто-то в форме офицера чехословацкой армии флажком показал нам место, куда надо рулить. Представитель НКГБ говорит:

– Командир, мы мешаем своим появлением, давай отрулим на край аэродрома.

Мы так и поступили. Не успели винты моторов остановиться, как к самолёту подъехало несколько автомашин, из которых вышли военные и штатские люди. В одном из генералов представитель НКГБ узнал Рыбалко. Мы вышли из самолёта, и он доложил ему, кто мы и какую задачу выполняем. Тот сказал:

– Вы испортили мне всю обедню, мы встречаем Бенеша и ваш Ли-2 приняли за его самолёт.

<sup>1</sup> Колесник А.Н. Генерал Власов предатель или герой? – М., 1991. – С. 86.

<sup>2</sup> Столица. – 1991, № 22. – С. 61.

Рыбалко дал одному из генералов поручение оказать экипажу необходимую помощь по всем вопросам спецзадания. Нам выделили машину, на которой представитель НКГБ, я и штурман Воеводов убыли в штаб к танкистам. Там согласовали свои дальнейшие действия на завтрашний день, установили радиосвязь с группой Богуна, которая сообщила, что в связи с отступлением немцев из Праги партизаны не смогли подготовить площадку, договорились, что они привезут Трухина прямо на аэродром. Нас разместили в гостинице, остальные члены экипажа и автоматчики ночевали в самолёте.

Трухина привезли на аэродром утром. Руководил группой охраны Богун. Он и передал начальника штаба РОА представителю НКГБ. День был солнечный. Под крылом самолёта постелили коврик, на котором Трухин ждал вылета. Он был в форме генерала РОА – тёмно-серый френч с чёрным воротником, такого же цвета брюки с красными лампасами, сапоги. На левом рукаве нашивка с буквами «РОА» по-немецки. Подстрижен под «ёжика», в волосах – седина. Выглядел подавленным, но на вопросы штурмана Воеводова отвечал чётко.

Получили разрешение на вылет. Трухина посадили на бочку из-под вина, покрытую ковриком. Автоматчики находились на откидных сиденьях. Группа Богуна осталась в Праге. Примерно в 12.30 произвели посадку на аэродроме Ясенка. Наш самолёт встречало начальство корпуса и дивизии, а также личный состав полка. Приблизительно в 16.00 из Москвы прибыл Си-47 второй дивизии особого назначения, и, забрав Трухина, вылетел обратно. Генерал Власов избежал встречи с разведчиками Богуна, он был захвачен танкистами».

Вспоминает об этом полёте и начальник штаба авиаполка Дмитрий Козенко: «Хорошо помню, что 9 мая, к исходу дня, мы получили задание подготовить опытный экипаж и с рассветом следующего дня направить на площадку юго-западнее Праги, чтобы вывезти оттуда группу наших разведчиков и доставить их в Киев.

Мы определили экипаж Михаила Левина, задание он выполнил отлично. Взяв на борт разведчиков и начальника штаба РОА Трухина, вылетели курсом на Киев. Однако в районе Львова встретили неблагоприятные метеорологические условия и по команде с КП дивизии вернулся в Ясенки. Мне пришлось организовывать размещение прилетевших и охрану Трухина».

Некоторые детали пребывания Трухина на аэродроме в Ясенках вспоминает Алексей Дулин: «Пока готовился дальнейший перелёт в Москву, Трухин лежал на траве около самолёта под охраной двух автоматчиков и много, как я заметил, курил. Из-за нелётной погоды самолёт в Москву в этот день не вылетел. Он остался ночевать на КП аэродрома в землянке».

В трёх приведённых воспоминаниях есть некоторые расхождения, думаю, что предпочтение надо отдать фактам командира корабля. Мне остаётся только добавить, что после окончания войны, где-то в двадцатых числах мая, группа Богуна возвращалась из Чехословакии на Родину. Так случилось, что одна из остановок пришлась на Жешув. В честь разведчиков командование 53-й авиадивизии организовало обед. Пригласили на него командира корабля Михаила Левина и штурмана Ивана Воеводова. Ценные подарки и тёплые слова благодарности стали оценкой авиаторам за их помощь в деле выполнения разведывательно-диверсионной группой «Факел» особо важного специального задания.

Итак, начальник штаба РОА Трухин был пленён чехословацкими партизанами и группой разведчиков Богуна и вывезен из Праги экипажем 1-го авиаполка под руководством Михаила Васильевича Левина.

В Москву был доставлен бывший советский генерал-майор, изменник Родины Фёдор Иванович Трухин. Родился он в 1896 году в аристократической русской семье в городе Костроме. В Красной Армии с 1918 года. Окончил академию им. М.В. Фрунзе и академию Генерального штаба. Перед войной – начальник оперативного отдела штаба Прибалтийского особого военного округа. Во время войны – начальник штаба Северо-Западного фронта. Беспартийный.

Попав в плен, он стал на путь сотрудничества с фашистами. Усердие генерала не осталось незамеченным: его признали «пригодным к использованию», а затем разрешили носить немецкие знаки различия.

Подробно о своей деятельности Трухин рассказал, отвечая на вопрос председателя суда: «В чём признаёте себя виновным?». «Я признаю себя виновным перед Родиной, Советской властью, партией в том, что, сдавшись в плен, встал во главе борьбы с Советской властью, организовывал других, клеветал, вошёл в трудовую партию, вошёл в союз «Новое поколение», и всё это в поисках путей борьбы с Советской властью.

Я был идейным вдохновителем курсов в Дабендорфе, через мои руки прошло до пяти тысяч человек курсантов, которые подготавливались в антисоветском духе, я подготавливал вербовщиков, чтобы вести работу среди русских военнопленных и втягивал их в РОА.

Лично я, по поручению немцев, объезжал все части РОА, действующие на территории Италии, моими выступлениями вводил эти части в заблуждение о роли, которую они играют, сулил им победу и счастливую жизнь в России.

Я был начальником штаба РОА, и под моим руководством шло формирование школ разведки, подготовка офицеров, формирование воинских единиц... Сам я, боясь ответственности, хотел перейти на англо-американскую сторону, но это мне не удалось»<sup>1</sup>.

А что же «Ворон»? В дни агонии третьего рейха и РОА её командующий метался между своими бывшими хозяевами, советским командованием (телеграмма Коневу) и союзниками СССР по Второй мировой войне.

<sup>1</sup> Колесник А.Н. Генерал Власов – предатель или герой? – С. 119.

После неудавшейся попытки Трухина договориться с американцами Власов 8 мая отправил на установление контакта с ними своего адъютанта капитана Антонова. Американцы подтвердили прежнее требование: безоговорочная капитуляция РОА.

10 мая Власов пошёл с ними на личный контакт. Однако союзников «не растрогал» даже бесспорный антифашистский демарш РОА в чешской столице. Руководитель Русской освободительной армии вернулся в Шлиссельбург ни с чем, приказал генералу Буняченко передать своим подчинённым: спастись по одиночке. Когда солдатам сообщили об этом решении, они стали уничтожать свои документы, снимать с себя форму, некоторые кончали с собой, считая, что это лучше, чем умереть от позорной расстрельной пули. Это была агония власовского движения. Руководитель РОА пережил тех, кто сам решил свою судьбу совсем не надолго.

Деятельность штаба РОА находилась в поле зрения советской армейской разведки и НКГБ Украины. После того как было установлено пребывание Власова в Шлиссельбурге, командир 25-го танкового корпуса генерал-майор Е.И.Фоминых получил приказ идти на Прагу для блокирования действий РОА.

Утром 11 мая корпус подошёл к реке Услава, встретился с союзниками и, переправившись, сосредоточился в районе города Непомук. Здесь и был пленён Власов. О том, как это произошло, поведал 7 октября 1962 года в «Комсомольской правде» бывший командир 25-го танкового корпуса генерал-лейтенант запаса, Герой Советского Союза Е.И.Фоминых. Приведу выдержки из него рассказа:

«...Многие офицеры-власовцы искали встреч с советскими воинам, чтобы перейти к нам. Наш комбат капитан Якушев познакомился таким образом с одним офицером из войск Власова, в прошлом тоже капитаном и тоже комбатом.

Узнав о выступлении Власова, этот капитан прибежал к Якушеву. Недолго думая, Якушев вскочил в машину капитана Кучинского и помчался на перехват колонн Власова, успев предупредить об этом своего начальника штаба. Обогнав колонну легковых и специальных машин, Якушев поставил свою машину поперёк дороги. Колонна встала... В это время капитан Кучинский сообщил Якушеву, что в колонне находится Власов. Обезжав все машины и бегло осмотрев их, он Власова не обнаружил...

И вдруг шофёр четвёртой машины кивком головы показывает Якушеву, что Власов здесь. Заглянув внутрь, Якушев увидел на заднем сиденье двух перепуганных женщин. Он зло оглянулся на шофёра, который только и ждал этого взгляда и вновь кивком головы подтвердил, что Власов здесь...

Дальнейшее происходило молниеносно. Якушев рванул дверцу машины и увидел неестественно свёрнутый ковёр. Он сорвал ковёр и буквально вытащил Власова из-под него. Недолго думая, на глазах у всех Якушев потащил Власова к своей машине...

Шофёр плохо ориентировался, и они стали плутать по лесу, забитому власовцами. Власов осмотрелся и, выбрав подходящий момент, выскочил из машины и побежал, ловко перебирая длинными ногами.

Якушев на миг остолбенел, а потом рванул за ним, доставая пистолет из кобуры. Но, видя, что это соревнование не по плечу быстро выдохшемуся генералу, стрелять не стал. Власова доставили в расположение корпуса...

Я и мой начальник политотдела П.М.Елисеев с любопытством разглядывали приближавшегося к нам в сопровождении комбата капитана Якушева высокого сутулого генерала в очках, без головного убора, в лёгком стальном цвете плаще. Так вот каков этот выродок!».

Так был задержан Власов. Удивительно то, что когда Якушев вытащил его из ковра и машины, а затем повёл к своей и когда генерал предпринял попытку сбежать, ни один из присутствующих власовцев не шевельнул пальцем, чтобы оказать помощь своему главнокомандующему.

Некоторые детали ареста Власова мы находим в мемуарах И.С.Конева: «Когда танкисты стали разоружать её (дивизию Буняченко. – А.С.), то выяснилось, что в одной из легковых машин сидит закутанный в два одеяла Власов. Обнаружить предателя помог его собственный шофёр. Танкисты с этим шофёром вытащили прятавшегося Власова из-под одеял, погрузили на танк и тут же отправили прямо в штаб 13-й армии. Жалкий конец, вполне закономерно венчающий всю карьеру этого отщепенца! Из штаба 13-й армии Власова доставили ко мне на командный пункт. Я распорядился, не теряя времени, отправить его сразу в Москву»<sup>1</sup>.

Сцена ареста Власова описана и в книге известного советского дипломата Ю.А.Квицинского «Генерал Власов: путь предателя». Книга подготовлена на основе документов, в том числе хранящихся в архиве ФСБ. Вот один из них за подписью наркома В.С.Абакумова, оказавшийся 13 мая на рабочем столе И.В.Сталина: «По сообщению управления СМЕРШ 1-го Украинского фронта, 12 мая с.г. в районе города Прага задержан предатель Власов, который на автомобиле направлялся в сторону союзников. По предложению командира 25-го танкового корпуса генерал-майора Фоминых Власов отдал приказ своим солдатам о переходе на сторону Красной Армии. Вчера же нашим войскам сдалась дивизия в количестве десяти тысяч человек. Мною дано указание начальнику управления СМЕРШ 1-го Украинского фронта генерал-лейтенанту Осетрову доставить Власова под усиленной охраной в Главное управление СМЕРШ»<sup>2</sup>.

Приблизительно так же пленение Власова описывает А.Н.Колесников в книге «Генерал Власов – предатель или герой?». Но автор приводит ещё и весьма любопытные факты, касающиеся тех, кто принимал

<sup>1</sup> Конев И.С. Записки командующего фронтом. М., 2000. – С. 458.

<sup>2</sup> Квицинский Ю.А. Генерал Власов: путь предателя. – М., 1999. – С. 312.

активное участие в задержании предателя: «Изложенные факты пленения Власова взяты мной из интервью Е.И.Фоминых и никогда не публиковавшейся шифровки члена Военного совета 1-го Украинского фронта генерал-лейтенанта К.В.Крайнюкова, адресованной И.В.Сталину, в которой он просит наградить участников операции – командира мотострелкового батальона капитана Якушева Михаила Ивановича, оперуполномоченного старшего лейтенанта Игнашкина Илью Петровича, начальника отдела контрразведки СМЕРШа 162-й танковой бригады 25-го танкового корпуса майора Виноградова Пахома Тимофеевича, командира бригады полковника Мищенко Ивана Петровича, командира корпуса генерал-майора Фоминых Евгения Ивановича, а также власовцев – капитана Кучинского Петра Николаевича и шофёра Власова Комзолова Илью Никитовича.

Некоторые дополнительные детали можно почерпнуть из письма очевидца тех событий Н.А.Алексеева: «Целую ночь после ареста А.А.Власова содержали в штабе корпуса. А на следующий день в распоряжение корпуса прибыло минимум 10 – 15 автомобилей из штаба оккупационных войск, и Власова увезли».

Итак, 12 мая Власов был арестован танкистами 25-го корпуса и увезён из его штаба на машинах, как потом оказалось, в Дрезден. Оттуда его требовалось перебросить в Советский Союз. Для этого нужны были крылья. Они нашлись в 7-м авиаполку 54-й авиадивизии.

13 мая утром в группу экипажей авиаполка, базирующейся на аэродроме Бобервиц, поступил приказ – срочно направить один самолёт в Дрезден, задание будет дано на месте. Выбор пал на молодой экипаж под руководством командира корабля Б.Т.Серикова (штурман И.Н.Глошкин). На самолёте барахлил один стартер, времени на его ремонт не оставалось. Надеюсь на то, что на месте есть соответствующее обслуживание, ударили по газам и в назначенное время оказались над аэродромом. А на нём – пустые стоянки. Сели, подрулили к командно-диспетчерскому пункту. Командир и штурман пошли к диспетчеру.

– Вам вылет в Москву с важными людьми, но немного позже, отдыхайте! Как заправка?

– Заправка-то есть, только вот стартер у нас не в порядке. Мы и моторы не вырубили.

– Но у меня, ни спецмашин, ни услуги. Город освобождён только пять дней назад.

– Можно, мы перелетим на аэродром, который в десяти километрах отсюда? Там стоят наши штурмовики, мы этот аэродром знаем, там есть автомобильный стартер. По вашему звонку вылетим немедленно.

На том и порешили. Но произошло недоразумение. То ли диспетчер забыл, куда перелетел экипаж, то ли ещё что-то, только когда самолёт понадобился, он стал звонить в Бабервиц. Там поднялся переполох – днём при перелёте пропал экипаж. Срочно начали готовить второй. Однако это дело оказалось непростым.

В этот день, после отлёта Серикова в Дрезден, группа больше никаких заданий не имела. Техники ушли на аэродром, а лётному составу предоставили отдых. Кое-кто отпросился по личным делам, а большая часть авиаторов на берегу небольшого рукотворного пруда нежилась под теплом майского солнца.

Старший группы решил направить в Дрезден экипаж командира корабля Г.И.Губанова, но его самого и штурмана А.Ф.Нетюхайло на месте не оказалось. Тогда стали готовить третий экипаж – командира корабля В.М.Короткова (штурман И.Я.Мендюх). Именно они оказались причастными к делу поистине историческому.

Борттехник Владимир Кутовенко только-только успел раскопотить моторы и «раскопотиться» сам, как поступила команда на немедленный вылет. Быстро привёл всё в порядок и стал дозаправлять машину горючим. Через тридцать минут взлетели и взяли курс на Дрезден. Лётчики знали об интенсивных бомбардировках одного из красивейших городов Германии союзной авиацией в феврале 1945 года. Результаты их «работы» хорошо просматривались с воздуха: город лежал в руинах, большинство уцелевших зданий стояло без крыш, стены зияли пустыми глазницами окон и дверей, улицы завалены битым кирпичом, черепицей и брёвнами.

– Хорошо поработали союзнички, – сказал правый лётчик Михаил Кузнецов, помогая командиру заводить самолёт на посадку.

– Они же старались разбить все мосты через Эльбу, чтобы задержать наше наступление, – высказал своё предположение штурман.

Посадочная полоса дрезденского аэродрома тоже носила следы интенсивных бомбардировок, но её уже успели подремонтировать. Сели, подрулили Ли-2 на край аэродрома поближе к КДП, выключили моторы. Командир и штурман пошли к диспетчеру, а Кузнецов, Кутовенко, стрелок-радист и стрелок остались у самолёта.

На ветках низкорослого кустарника, что кустился за чертой аэродрома, и на высоких стеблях прошлогодней травы под напором слабого ветерка колыхались ещё не успевшие пожелтеть от весеннего солнца белые листы бумаги. Кутовенко снял один, всмотрелся в напечатанный на русском языке текст.

– Ребята, это же листовка его превосходительства генерала Власова! Призывает стать под его знамёна. Вот шкура! Сам-то, наверное, уже удрал!

Подошли командир и штурман. Им показали листовку.

– Ирония судьбы! – воскликнул Коротков. – Вы не поверите, но именно этого предателя нам и предстоит везти. Приказано лететь днём и ночью до самой Москвы. Так что сами скоро будете лицезреть главного изменника Родины.

– Ну и история! – сопроводил своё восклицание чисто русским выражением борттехник, которое из его письма ко мне я не решаюсь перенести на страницы этой книги.

– Верно, Владимир Иванович – история! – ответил ему, дочитавший листовку Мендюх. – Что ни говори, а Власов, пусть что ни на есть самая скверная, но всё же история. И мы будем к ней причастны.

– Ну и повезло! – не унимался Кутовенко. – Потом после него самолёт мыть. А где же Сериков?

– Ждёт команды на соседнем аэродроме, у них неисправен стартёр, диспетчер начал их разыскивать, чтобы отправить в Бобервиц. Мы тоже там съедем для оформления продаттестатов.

Кстати, о власовских листовках. Впервые они появились внушительным тиражом на территории нашей страны в январе 1943 года. Впоследствии тираж всё время наращивался. На каждого советского солдата за годы войны пришлось более сотни экземпляров. К сожалению, содержания большинства листовок нам неизвестны. Поэтому небезынтересным будет текст одной из них под названием «За Россию, против Сталина и против большевизма»:

«Русские люди, братья и сёстры!

Защищая Сталина и его клику, Вы никогда не добьётесь освобождения России от колхозов и рабского труда. Вы никогда не добьётесь свободы слова, печати, свободы собраний, совести, религии, а вместе с этим не получите спокойной жизни и уверенности в завтрашнем дне.

Вожди большевизма заставляют вас четверть века работать в поте лица на вооружение и подготовку войны за мировую революцию. Нам без конца говорили, что стоит лишь нам перейти границу СССР, как трудящиеся всего мира восстанут против своих правительств и присоединятся к большевикам. Теперь же вы видите, что все народы Европы идут войной против большевизма. Почему же получилось не так, как говорили большевики?»<sup>1</sup>.

Содержание листовки не нуждается в развёрнутых комментариях, читатель может сам сделать правильные выводы, но не могу удержаться от одного замечания. Для того чтобы получить спокойную жизнь и уверенность в завтрашнем дне, советским людям надо не «защищать Сталина и его клику», а сотрудничать с теми, кто пришёл убивать, крушить, жечь. Тысячелетняя история страны, да и мировая история не знают ни одного примера, что все народы Европы идут войной против большевизма. Почему же получилось не так, как говорили большевики?»<sup>1</sup>.

Минут через тридцать на дрезденский аэродром ворвалась легковая машина и направилась к самолёту. За ней следом, стараясь не отстать, следовал грузовик. Джип, круто развернувшись и взвизгнув тормозами, остановился напротив открытой двери самолёта. Вышли генерал и два офицера с личным оружием. Коротков доложил о готовности к полёту и представил экипаж. Подъехал грузовик, из него выгрузилась группа автоматчиков. Построились под крылом самолёта. После этого генерал пригласил Власова выйти из легковой машины.

Слово Владимиру Ивановичу Кутовенко: «Власов был выше среднего роста, в гражданской одежде, при шляпе. Из-под плаща горбились лопатки плеч, и он напоминал цаплю. Какого-то физического недомогания не чувствовалось, а вот маску душевного страдания на лице скрыть он не мог. Было видно, что тяжесть содеянного и близкая расплата терзали его душу».

По приказу генерала Власов поднялся в салон самолёта. Его посадили у кабины лётчиков по правому борту. Рядом разместилось несколько автоматчиков. Слева от них сел офицер охраны. После всех на борт поднялись члены экипажа.

– Запускай! – приказал Коротков борттехнику. – На связь с диспетчером не выходим, я с ним договорился о том, что будем взлетать самостоятельно.

После взлёта в пилотскую кабину вошёл генерал и попросил разрешения занять место правого лётчика. Командир корабля дал добро. Так и летели до Бобервица. Пока заправлялись горючим, к самолёту привезли необходимые для экипажа документы и бортпаёк. После взлёта сопровождающий генерал вновь сел на место правого лётчика. Стало понятно, что это своеобразный контроль за действиями экипажа. Однако когда через два часа полёта самолёт вошёл в сплошную облачность и началась болтанка, генерал уступил место Кузнецову и пошёл в салон. Один из офицеров охраны намекнул ему, что кабина пилотов остаётся без присмотра, но он махнул рукой и, воспользовавшись шинелью Кутовенко, улёгся спать. Вероятно, к этому времени он убедился, что экипажу в таком ответственном деле вполне можно доверять.

И вновь рассказ Кутовенко:

«Полёт был продолжительным, и нам предстояли посадки на дозаправку. Наше движение по всему маршруту находилось под особым контролем. Сразу же после приземления и заруливания на стоянку к самолёту подъезжали спецпредставители, справлялись о нуждах, спрашивали, нужна ли дополнительная охрана, обещивали экипаж и группу сопровождения всем необходимым, и мы без особой задержки вновь поднимались в воздух.

К исходу дня сели где-то на полевом аэродроме после захода солнца. Естественно, экипаж устал, да и прогноз погоды говорил о её ухудшении на дальнейшем маршруте полёта. Поступило распоряжение на ночёвку. Командир корабля и часть экипажа ушли на отдых, а я остался для подготовки машины к дальнейшему полёту.

Подопечный находился в самолёте под контролем внутренней охраны. Кроме этого, самолёт оцепила и внешняя охрана. Наши спутники достали бортпаёк и распределили его между всеми, никому не делая пред-

<sup>1</sup> Родина. – 1998, № 8.

почтение. За совместной трапезой в салоне самолёта сидели рядом два генерала. Оба по-своему прошли длительный военный путь, только финал у каждого оказался разным: один переживал радость победы, второй – неминуемую расплату за содеянное. Разговор был немногословный.

К темноте все необходимые работы на самолёте я завершил, надо было идти на ужин, а заодно и пообедать. Ко мне обратился один из офицеров по вопросу отсутствия в самолёте необходимого освещения. Я ещё раньше выяснил, что на аэродроме автостартера нет, что для запуска моторов надо будет надеяться только на аккумуляторы. Я объяснил офицеру, что оставить самолёт под током не могу, а вот приспособить переносную лампочку напрямую от аккумулятора – это можно. Когда я её подвесил над лежащим на сиденьях Власовым, офицер сказал, что этого освещения вполне достаточно. При уходе я предупредил ответственного о недопустимости курения ни в самолёте, ни возле него.

Полёт до Москвы был спокойным, в нормальных условиях. На кругу над Центральным аэродромом радист Командантов принял команду: после посадки следовать за впереди идущей машиной. Мы так и сделали. Рулили за ней до тех пор, пока не получили сигнала остановиться.

Выключив моторы, я вышел в общую кабину, открыл дверь и хотел выставить стремянку, но кто-то снаружи сказал, что она не нужна. Смотрю, а к борту самолёта пятится «чёрный ворон» с открытой задней дверью. В сопровождении генерала Власов шагнул прямо с самолёта в спецмашину, так и не коснувшись ногами московской земли».

Итак, Власов прилетел на Центральный аэродром Москвы 15 мая 1945 года. «Ворону» подали «чёрного ворона», ему не дали возможности ступить на советскую землю, ту землю, которую он как солдат должен был защищать, ту землю, которую он предал. Символично! С аэродрома командующий РОА был доставлен на Лубянку и стал узником № 31. Дорога предательства, начатая 12 июля 1942 года, оборвалась. 1 августа 1946 года в 2 часа 2 минуты по уголовному делу № 1713 был оглашён приговор Военной коллегии Верховного суда СССР. Он был приведён в исполнение в этот же день. Казнь через повешенье была совершена в Таганской тюрьме. Жизненный путь обер-предателя Андрея Андреевича Власова завершился

Рассказывая о некоторых фрагментах из истории власовского движения, я касался фактур только двух его лидеров – Власова и Трухина. Именно их двум советским экипажам 18-й воздушной армии «посчастливилось» доставить в Москву после ареста. Однако не могу в данной книге на авиационную тему не рассказать ещё об одном «деятеле» из группы предателей.

27 мая 1945 года на стол И.В.Сталина легло очередное совершенно секретное сообщение начальника СМЕРШ В.С.Абакумова: «В соответствии с Вашим указанием, вчера, 26 мая сего года, работниками Главного управления СМЕРШ, действовавшими под видом сотрудников уполномоченного СНК СССР по репатриации, на двух самолётах из Парижа в Москву были доставлены 29 генералов Красной Армии, 3 комбрига, и один бригавоенврач, находившиеся в плену у немцев. Все прибывшие содержатся в специально подготовленном здании под Москвой, им созданы соответствующие условия, и за ними обеспечено наблюдение»<sup>1</sup>.

Среди доставленных был и В.И.Мальцев. Это бывший начальник Главного управления гражданского воздушного флота Средней Азии и Закавказья, арестованный в 1939 году по делу Тухачевского. Его освободили через полтора года и назначили директором санатория «Аэрофлот» в Ялте. Во время войны перешёл на сторону немцев, сблизился с Власовым, возглавил ВВС РОА.

Леонид Млечин в статье «Власов и власовцы» пишет: «РОА обладала и собственной авиацией, о чём совсем мало кто знает. На немецкую сторону, утверждает Хоффман, перелетело не менее 80 советских лётчиков на своих самолётах. Из них сформировали группу лётчиков, которой командовал бывший полковник Красной Армии Виктор Мальцев. Группа участвовала в боевых действиях вместе с тремя эстонскими и двумя латышскими эскадрильями. 19 декабря 1944 года Г.Геринг подписал приказ о создании ВВС РОА. В середине апреля 1945 года была сформирована истребительная эскадрилья (16 «мессершмиттов») под командованием бывшего капитана Красной Армии Героя Советского Союза Бычкова и эскадрилья ночных бомбардировщиков (12 «юнкеров») под командованием старшего лейтенанта Красной Армии Героя Советского Союза Антилевского»<sup>2</sup>.

Мальцев попал в плен к американцам, его перевезли во Францию, где передали сотрудникам СМЕРШа в Париже. Здесь он вскрыл себе вены, но был спасён. На Лубянке он вновь пытался покончить с собой – перерезал себе горло ржавой бритвой. И вновь был спасён в Бутырской тюремной больнице.

По некоторым сведениям в ВВС РОА насчитывалось более 5000 советских лётчиков. Цифра явно завышенная, но она говорит о том, что доля подлецов, и немалая, была и среди личного состава ВВС Красной Армии. Многие из них получили по заслугам. Сколько бы не вилась верёвочка, но конец всегда будет. Пришёл конец и власовскому движению, его лидерам.

На завершающем этапе жизненного пути Власова и Трухина оказались два экипажа АДД командиров кораблей М.В.Левина и В.М.Короткова. Им, среди немногих, «посчастливилось» последними лицезреть главных изменников Родины. Пусть крупницы их воспоминаний останутся в истории минувшей войны, которая, как и любая другая, имела не только своих Героев, но и предателей. Кесарю – кесарево. Кому-то награда за содеянное, а кому-то и кара. Все члены экипажей за добросовестное выполнение своего долга по защите

<sup>1</sup> Колесник А.Н. Генерал Власов – предатель или герой? – С. 123.

<sup>2</sup> Новое время. – 1990, № 43.

Отечества получили соответствующие награды. На груди у каждого из них были приличные «иконостасы», а Михаилу Васильевичу Левину Указом Президиума Верховного Совета СССР 29 июня 1945 года было присвоено звание Героя Советского Союза.

И раз уж так получилось, что завершающим аккордом книги стали зарисовки пленения на чехословацкой земле главарей РОА и их доставки в Москву самолётами АДД, не могу, как историк, не затронуть более широко тему власовского движения, которая в новейшей истории России приняла уродливую политическую окраску.

В последние два десятилетия на страницах отечественных книг, газет и журналов «демократического» толка, а также на телевидении стало часто мелькать имя главного изменника Родины периода Великой Отечественной войны А.А.Власова. Общая цель публикаций – возвести предателя на пьедестал героя. Решая данную стратегическую задачу, авторы этих творений стараются сделать из Власова политического борца, что якобы он был и против Сталина, и против Гитлера. А созданной им Русской освободительной армии приписывают не соответствующие ей цели, задачи и функции. Будто создавая РОА, Власов стремился спасти от гибели в гитлеровских застенках сотни тысяч советских людей, что она, эта армия, упустила шанс вместе с Германией освободить народы СССР от сталинской тирании и т.п.

Самой одиозной из всего написанного на эту тему, пожалуй, стала статья Н.Л.Коренюка «Трудно жить с мифами», помещённая в не менее одиозном журнале «Огонёк». И хотя со дня её публикации прошло уже почти 15 лет, право, о ней следует поговорить более или менее подробно. Ибо более циничной статьи о Власове я не встречал.

Политическое кредо автора проясняется буквально с первых фраз: «Бытует мнение, что пошли, мол, за булку белого хлеба, махорку да тёплую постель, спасая свою шкуру. Что ж, возможно. Но только ли за это?»<sup>1</sup>. Вот в этом «но только ли это?» весь смысл статьи: Власов не спасал свою шкуру, а пошёл на сотрудничество с врагом по политическим соображениям, чтобы с помощью чужеземцев свергнуть советскую власть. А то, что собранные им головорезы повернули оружие против своих же соотечественников, которые эту власть защищают, не жалея своего живота и жизни, так это ерунда.

И уж окончательно всё становится на место, когда начинаешь читать следующие полные злорадства строки: «Приходится лишь удивляться, как ещё ей (советской власти. – А.С.), несмотря на все кровавые преступления, удалось устоять, укрепиться и остаться в памяти народа спасителем Отечества и мира всего. «Ничего удивительного. Мы верили в советскую власть, в социализм, в Сталина. Предатели? Так в семье не без урода», – предвижу возмущение людей старшего поколения, которых ни в коей мере не хочу обидеть. И всё-таки осмелюсь возразить: заставили поверить. А насчёт уродов – не много ли?».

Вот вам продолжатель дела Власова, который и через сорок пять лет после нашей победы над фашизмом продолжает удивляться, как советскому народу это удалось сделать, как удалось спасти не только своё Отечество, но и весь мир. Это написано в 1990 году человеком, который уже тогда имел к своему имени приставку кандидата исторических наук. Это его, кандидата наук, заставляли верить в советскую власть, в социализм, в Сталина? А насчёт уродов... Конечно, многовато их было, но могло быть на одного и больше, если бы автор статьи в то время мог носить оружие. Но он, к счастью, ещё сидел на горшке.

Продолжая ёрничать над советским прошлым, Н.Коренюк писал: «Сталин уж на что был хитёр, но верил Власову и не случайно, когда возникла критическая ситуация на Волховском фронте, поручил ему командовать 2-й ударной армией».

Ай да москья!.. Не хитрым был И.В.Сталин, а пронцательным и умным, хотя и не имел учёной степени в отличие от некоторых. А потом, вера в человека ну никак не увязывается с хитростью, это несколько иное качество. Не поручал И.В.Сталин Власову командовать армией. Дело было так. 20 марта 1942 года командующий Волховским фронтом генерал армии К.А.Мерецков направил во 2-ю ударную армию своего заместителя генерала Власова в качестве представителя фронта. А когда 16 апреля тяжело больного командарма генерал-лейтенанта Н.К.Клыкова отправили самолётом в тыл для лечения, К.А.Мерецков предложил Власову принять командование 2-й ударной армией. Последний согласился<sup>2</sup>.

И вновь та же пластинка о пресловутом страхе: «Или пусти себе пулю в лоб, или пробивайся к своим, чтобы получить пулю от них (незадолго до сдачи в плен Власов получил письмо от жены из Москвы и по одной с виду невинной строчке – «гости были» – догадался о грозящей беде). Ни то, ни другое не устраивало молодого генерала, он хотел жить. Но не за колючей проволокой немецкого лагеря. Если ему дадут возможность создать армию из русских военнопленных, перебежчиков, перемещённых, и признают русское правительство в изгнании, во главе с ним, конечно, он готов сотрудничать с вермахтом».

Если бы генерал Власов пробился к своим, как это сделали многие его подчинённые, трудно предположить что было бы. С полной уверенностью можно сказать лишь об одном – было бы разбирательство по вопросу, почему армия попала в окружение, почему погибло столько людей, кто в этом виновен. Или этого не надо было делать? А как же тогда другая «пластинка», которую часто прокручивают хулители нашей победы о, к примеру, бездарном командовании (В.Астафьев: «Мы просто не умели воевать... Мы и закончили войну,

<sup>1</sup> Огонёк. – 1990, № 46.

<sup>2</sup> Более подробно по этому вопросу см.: Пальчиков П.А. История генерала Власова. – Новая и новейшая история. – 1993, № 2.

не умея воевать...Мы залили своей кровью, завалили врагов своими трупами»). Может быть, Власов как раз один из тех, кто не умел воевать? Разобрались бы с ним, если бы он пробился, в этом нет сомнения. А вот говорить о результатах этого разбирательства – или наказание, или пуля в лоб, или назначение на новую должность – это уже из области фантазии. Это уже сослагательное наклонение.

Оправдывая переход Власова на сторону врага, автор статьи за уши притягивает фактик – «гости были». Были ли? И узнал об этом Власов ещё до своего грехопадения. И какая беда могла грозить до сего времени незапятнанному генералу? Все эти чёрные домыслы автора шиты белыми нитками.

А вот в том, что пуля в лоб, не из своего, не из карающего пистолета, Власова не устраивала, – в этом автор прав. Как прав и в выводе, почему не устраивала: он хотел жить, но не за колючей проволокой немецкого лагеря, а на свободе. Пусть в немецком мундире, пусть в личине предателя, но жить (!) и на свободе!

Небезынтересно в статье обыгран известный факт: вопреки Гитлеру, некоторые кураторы Власова и даже главари рейха изначально поддерживал его идею создания русской армии, а Гитлер сопротивлялся, но они продолжали эту идею проталкивать. Якобы по этому поводу сам Власов сокрушался: «Как же так? Выходит, какие-то капитаны сами, без согласования с высоким начальством принимают такие серьёзные решения? И никто их не допрашивает, не объявляет «врагами народа», несмотря на то, что они прогневили вождя? Генералу, вышедшему из сталинской шинели, из «Краткого курса», не просто было всё это понять».

Полноте, гражданин учёный! Делая это нелепое сопоставление, вы рубите сук, на который сами пытаетесь затащить генерала. Не может человек стать на осознанный путь политической борьбы с тоталитарным режимом, если ему трудно понять сталинскую тиранию, воплотившуюся в борьбе с «врагами народа». Это вам трудно понять, и вы приписываете это своё непонимание своему подопечному.

Вершиной кощунства над страной, воевавшей народом, его жертвами и лишениями, стало прямо-таки умилительно-трогательное описание восприятия со стороны генерала-предателя германской столицы: «Берлин многим удивил его. Тихая, размеренная жизнь, уютные, симпатичные домики, всюду чистота и порядок, полные продуктов магазины. Даже не верилось, что это столица фронтового государства. Однажды Власова привезли на загородную красивую двухэтажную виллу с большим садом. «А кто здесь живёт?» – поинтересовался генерал у сопровождавших его немцев. «Лесничий», – ответили ему. Позднее он признался Штрикфельду (куратор Власова. – А.С.): «Вы победили меня дважды – под Волховом и на той вилле».

Видя всё это, не думал ли генерал, а вместе с ним и кандидат исторических наук, приписавший ему свои сумасбродные мыслишки, о том, что в то время, когда предатель умирался берлинской размеренной жизнью, на территории его страны «красовались» совсем иные приметы: рвали бомбы и снаряды, её землю утюжили гусеницы произведённых в Берлине танков; в городах стояли развороченные многоэтажные дома с зияющими дырами от окон и дверей, а в деревнях вместо хат торчали печные трубы; в магазинах к полупустым полкам стояли бесконечные очереди за хлебом; на улицах осаждённого Ленинграда падали от голода люди; миллионы раненых ютились на больничных койках и миллионы под наспех сколоченными крестами уже нашли свой преждевременный вечный покой. И всё это пришло отсюда, из этого чистого и уютного бюргерского Берлина, в котором даже лесничие имеют виллы. Как же надо ненавидеть свою страну, свой народ, чтобы написать подобное!!

Читал ли хоть что-либо о блокадном Ленинграде этот власовский защитник? Ну, скажем, Н.Тихонова, А.Чарковского, В.Вишневого, О.Бергольца, А.Ахматову? Вчитывался ли в слова А.Фадеева: «Вид пешехода – мужчины, женщины или подростка, везущего детские санки с прикрученным к ним телом покойника, обернутым в одеяло или кусок полотна – стал обычной принадлежностью зимнего ленинградского пейзажа. Вид человека, умирающего от голода на заснеженной улице, стал не редкостью в Ленинграде»<sup>1</sup>. Вчитывался ли в строки письма двенадцатилетнего сына отцу старшине Степану Лебедеву: «Я пишу тебе всю чистую правду, что мамочка умерла 14 февраля. Она очень ослабла, последние дни не могла даже подняться. Папа, я её похоронил. Я достал салазки и отвёз, а один боец мне помог, мы до ночи вырыли могилу, и я пометил... Ты, папа, счастливый, что можешь их бить, ты отомсти за мамочку...»<sup>2</sup>.

А сколько в статье кандидата от наук вранья, рассчитанного на некомпетентность читателя в вопросах истории Великой Отечественной войны. Вот один такой фрагмент: «Противоречивые чувства вызывали у него сообщения о предстоящих событиях на Курской дуге. Кому желать поражения? Кому победу? Победит Гитлер – РОА крышка. Победит Сталин – и тогда Красную Армию уже не остановишь, попробуй воевать с ней, если она пойдёт победным маршем по Европе». Эти размышления историк Коренюк приписывает Власову, и относятся они к марту 1943 года. Кандидату исторических наук следовало бы знать, что к сражению под Курском обе стороны готовились в строжайшей тайне, что в связи с подготовкой операции «Цитадель» Гитлер подписал приказ 15 апреля 1943 года. Из каких сообщений мог черпать Власов сведения о предстоящем сражении под Курском в марте? Зачем же так беспардонно врать! Вообще так размышлять весной 1943 года по логике вещей Власов не мог. Так может размышлять человек, который уже знает, как завершилась не только Курская битва, но в целом и вся война, который знает, что Красная Армия прошла по Европе победным маршем. Историк только тогда историк, когда он от фактов идёт к выводам, а через них к концепции, а не наоборот.

<sup>1</sup> Фадеев А. В блокадном кольце. – В кн.: Венки славы. – Т. 3. – М., 1987. – С. 343.

<sup>2</sup> Эренбург И. Гордость России. – Там же. – С. 463.



Постепенно в рейхе стали понимать, что Власова надо использовать более активно. Это видно из записки бывшего советника германского посольства в СССР Г.Хильгера от 29 июня 1943 года: «Опыт показал, что в обозримом будущем Советский Союз не удастся разгромить одними лишь военными средствами. Поэтому должны быть использованы другие средства, способные подорвать силу сопротивления Советского Союза, а заодно сэкономить драгоценную германскую кровь... Германские мероприятия должны быть направлены на то, чтобы, используя существующее недовольство, развязать гражданскую войну. С помощью одной лишь пропаганды и листовок достичь этой цели невозможно. Нужны ощутимые доказательства того, что мы несём русскому народу мир, избавление от ненавистных колхозов и освобождение от большевистского ига. Этим доказательством может стать введение в игру такого человека, как генерал Власов»<sup>1</sup>.

Для решения своих военных и политических целей Власов встречался практически со всеми главарями рейха – Герингом, Риббентропом, Геббельсом, а для того, чтобы упрочить свою связь с СС, он даже женился на вдове одного эсэсовского офицера. На должность командующего РОА в середине января 1945 года он был назначен приказом Гитлера.

Кстати, Гитлер Власова не принял ни разу. Зато в полной мере ему покровительствовал Гиммлер. Н.Коренюк приводит сцену встречи между ними 16 сентября 1944 года: «Господин министр, если бы сейчас я получил в своё распоряжение армию, состоящую из моих соотечественников, я пошёл бы с ней на Москву и помог успешно завершить войну. Да я бы мог завершить её просто по телефону, потому что говорил бы со своими друзьями, сражающимися на другой стороне».

Не могу не прервать цитирования, чтобы не сказать о том, что Власов не только предатель, но ещё и достаточно зарвавшийся авантюрист. В середине сентября 1944 года враг уже был изгнан с большей части оккупированной территории Советского Союза, 14 сентября Красная Армия приступила к освобождению прибалтийских советских республик. Советские Вооружённые Силы, восстановив государственные границы на юге и западе страны, развернули широкие наступательные операции за рубежом. К этому времени уже была освобождена большая часть Румынии, 6 сентября Красная Армия вышла на границу с Югославией, 15 сентября вступила в столицу Болгарии, вела упорные бои на территории Чехословакии, Польши и Венгрии. И в этой обстановке генерал мечтает о походе на Москву! Фантазирует о завершении войны по телефону! Ни дать, ни взять – Остап Бендер! А вместе с ним и автор статьи Коренюк.

Но продолжим цитирование: «Итог подвёл Гиммлер: вот вам две дивизии, чин генерал-полковника, право на формирование комитета плюс ряд условий: борьба с большевиками – раз, Россия в границах до осени 1939 года – два, отказ от Крыма – три, казакам – собственное правительство – четыре, нерусским народам – широкую автономию – пять. Всё! Негусто. Но «Власов был горд и очень доволен. Теперь у него такое же приглашение, как у Черчилля и Сталина», – вспоминал Штрикфельд».

Именно он, Гиммлер, одобрил идею Власова о создании «Комитета освобождённых народов России» – политическую организацию власовского движения. Организационное собрание КНОРа Власов провёл в Праге 14 ноября 1944 года. Его приветствовал почётный караул войск вермахта. Генерал-предатель промаршировал по Дворцовой площади Пражского града и в Испанском зале дворца зачитал присутствующим манифест КНОРа. На встрече выступили глава марионеточного правительства Словакии Тисо, имперский министр Германии Франк и заместитель Риббентропа Лоренц. Почему для этого политического спектакля Власов избрал Прагу? Ему нужен был славянский город. Все остальные столицы славянских стран к этому времени уже утратили фашистский контроль.

Следует привести выдержку из Манифеста КНОРа: «Два года назад Сталин ещё мог обманывать народы словами об отечественном, освободительном характере войны. Но теперь Красная Армия перешла границы Советского Союза, ворвалась в Румынию, Болгарию, Сербию, Хорватию, Венгрию и заливает кровью чужие земли. Теперь очевидным становится истинный характер продолжаемой большевиками войны. Цель её – ещё больше укрепить господство сталинской тирании над народами СССР, установить это господство во всём мире».

Ну, на кого рассчитан этот политический трюк? Очистив свою страну от иноземной нечисти, Красной Армии следовало остановиться на границах европейских государств, ей не следовало добивать гидру в её логове. А, перейдя границы перечисленных государств, Красная Армия, оказывается, не освобождала их от оккупантов, а заливала кровью чужие земли с целью установления мирового господства. С головы на ноги! И пошли гулять эти ноги в послевоенном мире, раскручивая тезис о «экспорте революции» в европейские страны!

А как сожалеет автор статьи о том, что власовцы решили сдаться американцам, а те выдали их советским властям: «И ведь знали, как те встречают русских в фашистской форме, но всё равно упрямо шли навстречу гибели, как загнанные волки на красные флажки... Некоторая часть власовцев спаслась, укрывшись в США, Англии и других странах Европы, «холодная война», начавшаяся почти одновременно с казнью 2 августа, уберегла их от выдачи советским властям».

Ну а у тех, кто предстал перед судом, конечно же, признания выбили: «Мы не знаем, а возможно, и никогда не узнаем, как в действительности обстояло дело с признанием Власова и его 11 сподвижников во время допросов на Лубянке и судебного процесса. Недавняя публикация в «Военно-историческом журнале» (1990, № 6), в которой приводятся некоторые «признания» и выносятся суровый приговор авторов «иудам»,

<sup>1</sup> Генерал Власов в планах гитлеровских спецслужб. – Новая и новейшая история – 1996, № 4.

только и мечтавшим о том, как бы выгодней продать Родину, вряд ли поможет выявить истину. Уж слишком хорошо теперь известен сценарий судебно-следственных спектаклей, игравшихся в театре сталинской инквизиции. И потому негоже современному историку принимать за чистую монету один из спектаклей и слова его участников, произнесённые, надо полагать, под диктовку бериевских суфлёров. С мифами расставаться трудно, но жить с ними ещё трудней».

Что, правда, то правда: негоже историку из чёрного делать белое, а выражаясь научным языком, не следует фальсифицировать историю, из предателя делать героя. Тогда не будут рождаться мифы. Можно осудить или оправдать кого угодно и что угодно. Всё зависит от внутреннего мира того, кто взялся судить или оправдывать. Но ведь есть и истина, против которой, как говорится, не попрёшь. Такой истины у Коренюка, судя по всему, нет. Когда историк пытается доказать нечто противоположное бьющим в глаза фактам, то это уже не историк. Он оболочивает этот факт всевозможного рода подтасовками, а иногда и откровенной ложью, с тем чтобы «подтянуть» его поближе к своему политическому нутру.

Кроме всего этого историк должен быть и гражданином своей страны, по крайней мере, когда он затрагивает общегосударственные проблемы. В этом отношении весьма характерно суждение одного немца, приведённое Ф.И.Чуевым в книге «Молотов»: «Странные вы, русские! Обливаете грязью Сталина, который победил самого Гитлера, и поднимаете предателей»<sup>1</sup>. Этот камушек в ваш огород, историк Коренюк!

Давая отповедь доморощенным защитникам Власова, а в его лице защитникам всех предателей и предательству как таковому, А.Ф.Катусев и В.Г.Оппоков писали: «Вот и на небезызвестных «героев» Второй мировой войны – власовцев – стремятся надеть терновый венок мучеников-страдальцев, представить их стойкими народными борцами против сталинизма. Листаешь уголовное дело «власовского ядра» – двенадцати бывших советских генералов и старших офицеров, вчитываешься в страницы двадцати девяти томов и диву даёшься спекулятивной предприимчивости, наглости и безнравственности торговцев честью, моралью, долгом, Родиной»<sup>2</sup>.

Статья А.Ф.Катусева и В.Г.Оппокова появилась чуть раньше опуса в «Огоньке», но её авторы зрели в корень. Они это адресовали вам, гражданин Коренюк! Ибо, проявляя спекулятивную предприимчивость, наглость и безнравственность, вы продолжаете, как и Власов, торговать честью, моралью, долгом, Родиной. Но знаете: в стране патриота-генерала Карбышева сумасбродная идея возведения иуды-генерала Власова на пьедестал героя не пройдёт!

Откуда торчат уши доморощенных заступников Власова? Да всё оттуда же! С антисоветского Запада! Вот и прокомментированная статья Коренюка оттуда – он добросовестно обработал книгу власовского «шефа» В.К.Штрик-Штрикфельда «Против Сталина и Гитлера». Скорее всего, её следовало назвать иначе, а именно: «С Гитлером против Сталина». Кто такой сей муж? Он – враг советской власти ещё из той, первой волны. Будучи прибалтийским немцем, служил в русской армии в годы Первой мировой войны. То есть воевал против своих соотечественников. Вполне понятно, революцию не принял, сражался у Юденича против советской власти. Выброшенный за пределы России, оказался в Германии. Во время Второй мировой войны работал в отделе вермахта, который занимался идеологическими диверсиями против СССР. Вербовал для борьбы с Красной Армией русских военнопленных и эмигрантов. Он то и был приставлен к Власову. Вот с его голоса и пропел в «Огоньке» свою оду о Власове кандидат фальсификационных наук Коренюк.

А на том Западе, который вот уже почти 90 лет ведёт против нашей страны самую что ни на есть «горячую» идеологическую войну, книг в защиту Власова – пруд пруди. Вот что, к примеру, писал А.Н.Колеснику автор книги «Власов – предатель или патриот» Свен Стеенберг: «Власов в основном лишь выразил чаяния миллионов советских граждан в начале войны. Они пережили ужасы раскулачивания, коллективизации, ежовщины, унёсшие миллионы жертв. Почти каждая семья потеряла родных. Жизнь под Сталиным лишалась смысла. «Хуже не будет, потому что хуже быть не может», – говорили люди. От немцев ожидали освобождения от сталинского террора... И как только началась война, миллионы готовы были вместе с противником выступить против своего правительства: нечто, чего в истории войн ещё никогда не было и что доказывает, насколько ненавистен Сталин. Иначе чем объяснить прямо-таки астрономическое количество пленных и перебежчиков. За первое полугодие войны их было 4,2 миллиона!»<sup>3</sup>.

Что касается «астрономического количества». Пленных было много, однако далеко не столько, сколько приводит в своей книге Стеенберг. За всю Великую Отечественную войну через фашистский плен прошло 4559 тысяч военнослужащих. Врать можно, но надо же знать и меру! А потом, что это за перебежчики? Это не те ли насильственно угнанные с оккупированной территории СССР советские люди? Это вообще о пленных.

Что же касается власовской армии, состоящей из пленных, то её, как таковой, не было. Единственной и до конца сформированной боевой единицей стала созданная лишь в начале 1945 года первая дивизия под командованием С.Буняченко. Даже сам Коренюк отмечал: «Итак, после стольких обещаний, просьб и переговоров было собрано не более 30 тысяч не особо надёжных людей, которые чувствовали приближение конца Германии и не желали воевать на её стороне, да ещё и с Советской Армией». Так что до конца 1944 года в подчинении у Власова не было даже роты. Он являлся генералом без армии.

<sup>1</sup> Чуев Ф.И. Молотов. – М., 1999. – С. 9.

<sup>2</sup> Военно-исторический журнал – 1990, № 6.

<sup>3</sup> Колесник А.Н. Генерал Власов – предатель или герой? – С. 127.

Западногерманский антисоветчик и по совместительству военный историк И.Гофман в 1984 году издал в Фрайбурге книгу «История армии Власова», переизданную в 1996 году. В ней приводится почти полный список всех основных сподвижников Власова от безусых лейтенантов до седовласых генералов, показан состав штаба власовской армии, насчитывавший около трёхсот старших офицеров, бывших командиров Красной Армии. Автор пытается преподнести власовцев, как составную часть русского освободительного движения, возникшего на оккупированной врагом советской территории и ставившего перед собой цель спасти русский народ от террористического режима Сталина.

Насколько сей труд зарубежного «исследователя» оказался созвучным чаяниям и мыслям представителей первой волны предателей – белогвардейцев – говорит его оценка со стороны русской эмигрантской прессы: «Немецкий учёный-историк своим трудом воздвиг величественный монумент русскому освободительному движению, он озарил ярким светом образ Андрея Андреевича Власова, возглавившего это движение, отдал честь памяти его ближайшим соратникам, поклонился праху бесчисленных русских героев-мучеников, павших в отчаянной и бескорыстной борьбе за свободу своей родины. Большое ему русское спасибо!»<sup>1</sup>.

К.Кирхер из Германии в статье «Власов против Сталина, Зейдлиц против Гитлера» (речь идёт о немецком генерале артиллерии Вольфе фон Зейдлице, возглавившем с февраля 1943 года в Советском Союзе Национальный комитет «Освобождение Германии». Автор сделал его «двойником» Власова. Но он скорее не двойник, а прототип Власова в Советском Союзе. – А.С.), напечатанной в журнале «Родина» № 8 за 1997 год, пишет: «...не берусь спорить с теми, кто утверждает: эти люди предатели. Да, они нарушили присягу и с точки зрения юридической бесспорно виновны перед законом. Однако есть иное измерение их поступков. Не ради же сытной похлёбки генералы заключили сделку с дьяволом. Власов боялся, что режим Сталина доведёт до гибели страну, Зейдлиц понимал, что Германия будет, в конце концов, разгромлена антигитлеровской коалицией. Перед близкой, по их мнению, трагедией генералы присвоили себе «право на сопротивление».

Какой примитив! Разве можно ставить знак равенства между Власовым и Зейдлицем? «Власов боялся, что режим Сталина доведёт до гибели страну...». Чушь это! Порядочный генерал должен был бояться не какой-то мифической гибели страны, а её реального уничтожения, которое к моменту пленения Власова уже год жесточайшим образом осуществлялось пришельцами извне. Не гибели страны боялся Власов, а своей личной, именно ради «сытной похлёбки» он и «заключил сделку с дьяволом». Оказавшись в плену, генерал струсил и, боясь физического уничтожения, пошёл на измену. А чтобы она стала более весомой, придал ей политическую окраску. Этим приёмом пользовались многие предатели до Власова. Его использовали почти все, кто перешёл на сторону врага в годы Великой Отечественной войны. Ибо они понимали, что фашистам просто трус не нужен, ему доверить винтовку нельзя, фашистам нужен политический противник, способный так же, как и они, уничтожать тех советских людей, которые защищают свою Родину, свою советскую власть. Вот и перекрашивались в политических противников.

Другое дело Зейдлиц. Его, пришедшего к нам с оружием в руках, натворившего на нашей земле немало преступлений, не могла не мучить совесть. Власов предал народ, защищавший страну от внешнего врага, Зейдлиц предал народ, ставший агрессором. В этом существенная разница между ними.

Идея о том, что советским людям был ненавистен политический строй в СССР, что многие из них, став на сторону Германии, пытались внести свой вклад в дело освобождения Родины от большевистского ига, красной нитью проходит и через всю книгу С.Фрелиха (Западная Германия) «Генерал Власов. Русские и немцы между Гитлером и Сталиным». Власовцы, по мнению Фрелиха, боролись до конца, потерпели поражение, а потому являются подлинными героями. Оценивая книгу, А.Н.Колесник отмечает: «Автор утверждает, что идеи и планы Власова не погибли вместе с ним, а живы и поныне среди его последователей за рубежом, что дело, начатое им, должно быть продолжено и доведено до конца»<sup>2</sup>.

Вот откуда торчат уши доморощенных защитников Власова. Их книги, статьи и всякого рода опусы на власовскую тему – это всего лишь перепев западных ненавистников Советского Союза как родины социализма.

Прямое сотрудничество Власова с главарями третьего рейха, организация массового братоубийства – вот главные преступления предателя. Как и всех его сподвижников.

Но не только это. На судебном процессе, длившемся три дня – 30, 31 июля и 1 августа 1946 года, М.А.Миандров признался, что был одним из соавторов антисоветской брошюры «СССР и мировая революция», содержание которой сводилось к тому, чтобы показать, как советское правительство готовило агрессию против европейских стран. Вполне понятно возмущение, в связи с этим, авторов статьи «Иуды»: «Так вот когда и где родилась клевета на СССР, кощунственное обвинение против нашей страны в чужих захватнических грехах! Так вот чьи лживые басни повторяют взхлёт нынешние зарубежные и доморощенные псевдоисторики и псевдодемократы, с упоением и озлобленностью муссируя геббельсовскую и власовскую сплетню о вине Советского Союза в развязывании Второй мировой войны»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Колесник А.Н. Генерал Власов – предатель или герой? – С. 145.

<sup>2</sup> Там же. – С. 139.

<sup>3</sup> Военно-исторический журнал. – 1990, № 6.

Тысячелетняя история России не знала более гнусного предательства: перейти на сторону тех, кто пришёл уничтожать твою страну (!), сменить форму советского генерала на фашистский мундир (!), организовать специальную армию подонков для открытой вооружённой борьбы против собственного народа (!), – что может быть подлее и отвратительнее этих деяний!

Ну ладно, Трухин по происхождению аристократ, идеи партии не разделял. Но ведь Власов родился (1901 год) в крестьянской семье (село Ломакино Нижегородской губернии). Октябрьскую революцию приветствовал, добровольно вступил в Красную гвардию. Чем обидела крестьянского парня советская власть, что отобрала у него революция? Революция у него ничего не отбирала, а советская власть дала всё. В 1930 году вступил в партию. Ему доверяли: в 1938 – 1939 годах являлся советским советником при правительстве Чан Кайши, последовательно командовал дивизией, корпусом и армиями (37-й, 20-й и 2-й ударной). Неплохо воевал в начальный период войны: до последнего держал оборону Киева, доблестно сражался под Москвой, награждён орденами Ленина и Красного Знамени, в сорок лет стал генерал-лейтенантом.

Предательство предательству рознь. В плен попадали при разных обстоятельствах. Само пленение – это ещё не предательство. Власов же, будучи командующим 2-й ударной армией, оказался в окружении, вместе со своим поваром Марией Вороновой (тьфу ты, сплошное вороньё!) **д о б р о в о л ь н о** сдался в плен.

А ведь был иной выход. Защитники Власова, стремясь оправдать его сдачу в плен, пытаются приобщить к этому акту предательства весь личный состав 2-й ударной армии, что якобы она позже и стала называться РОА. Бабы бредни! Все её части и соединения, оказавшись в трудном положении, продолжали героически сражаться с врагом, стремясь прорвать кольцо окружения. Сегодня доподлинно известно, какие меры принимались для оказания помощи окружённым, в частности Авиацией дальнего действия. Многим частям и соединениям армии удалось выйти из окружения, они сохранили свои боевые номера и знамёна. Вот что пишет П.А.Пальчиков, автор статьи «История генерала Власова», тщательно изучивший трагический период боевого пути 2-й ударной армии:

«В пищу шли хвоя, листва, берёзовая кора, кожаные части амуниции... И в этих трудных условиях подразделения и соединения всё же смогли прорвать линию фашистского окружения и под непрерывным огнём, бомбардировками стали упорно пробиваться через Долину Смерти в направлении Волхова, неся ощутимые потери. Многим не удалось выйти. Однако бойцы и командиры не теряли надежды на спасение, предпочитали смерть в неравном бою плену. В безвыходном положении застрелился дивизионный комиссар И.В.Зуев, покончил с собой тяжело раненый начальник особого отдела армии А.Г.Шашков. Геройски погибли командиры дивизий полковники С.И.Буланов и Ф.Е.Чёрный... Власов же поступил иначе. Он бросил войска на произвол судьбы и скрылся... в неизвестном направлении. Видимо, инстинкт самосохранения оказался выше таких святынь для каждого человека понятий, как верность Родине, народу, как честь и достоинство солдата. Генерал хотел жить во что бы то ни стало. 11 июля 1942 года в деревне Туховежи Орендежского района Ленинградской области он был пленён»<sup>1</sup>.

Добровольная сдача в плен, по крупному счёту, также сама по себе ещё не предательство. В беседе с командующим 18-й немецкой армией генерал-полковником Линденманом он рассказал обо всех секретах военного характера, которые знал. А знал он немало. Это уже измена. На этом можно было бы и остановиться.

Но нет! Уже через три недели после пленения Власов обратился к германским военным властям с письмом, в котором предложил свои услуги в борьбе со своим народом на стороне фашистской Германии. Это, по сути дела, первый крупный шаг на пути предательства. По его инициативе был образован «русский комитет», который начал создавать «русскую освободительную армию». Вот выдержка из текста присяги вступающего в него «добровольца»: «Перед лицом своих товарищей я торжественно клянусь, что буду честно, до последней капли крови по приказу генерала Власова бороться за счастье своего народа с Германией при верховном командовании Адольфа Гитлера».

Вся трусливая натура Власова, лишённая чести и личного достоинства, была соткана из целой цепочки предательств, порождённых трусостью и желанием во что бы то ни стало спасти свою жизнь. Он легко отрёкся от воинской присяги, партийного долга и своих политических убеждений, которых, по сути дела, у него никогда и не было. Он предал окружение своего штаба, бойцов и командиров 2-й ударной армии, предал свою семью. Поняв, что конец третьего рейха неминуем, он без зазрения совести стал менять своих новых хозяев на более новых – американцев. Вот как мрачно ответил Власов на предложение генерала Буняченко поддержать готовящееся восстание в Праге и тем самым разорвать сотрудничество с гитлеровцами: «Что ж, теперь предать немцев? Репутацию предателей это только укрепит. Однако иного пути нет. Поддержать пражское восстание – это хотя бы шанс понравиться американцам»<sup>2</sup>.

Ю.А.Квицинский приводит весьма характерный диалог Власова с офицером американской армии, состоявшийся накануне пленения предателя: «К вечеру 10 мая появилось несколько американских машин, которые забрали Власова со всей его свитой и отвезли в один из замков на окраине Шлиссербурга. В замке

<sup>1</sup> Новая и новейшая история. – 1993, № 2.

<sup>2</sup> «Комсомольская правда». – 9 мая, 1993.

Власова ждал капитан американской контрразведки Донаджу. – Ну что? – приветствовал он Власова. – Игра подходит к концу? Зря хозяев меняли. Не на ту лошадь поставили.

– Не менял я хозяев, – устало ответил Власов. – Я всегда служил одному хозяину – русскому народу.

– Да ну? – рассмеялся Донаджу. – Странно вы ему, однако, служили»<sup>1</sup>.

А на суде, стараясь выгородить себя, Власов стал оговаривать своих недавних сподвижников по предательству. Вот фрагмент из его последнего слова: «Содеянные мной преступления велики и ожидаю за них суровую кару. Первое грехопадение – сдача в плен. Но я не только полон раскаявания, правда, поздно, но на суде и следствии старался как можно яснее выявить всю шайку. Ожидаю жесточайшую кару»<sup>2</sup>.

Не было у Власова карбышевского стержня – физической воли и политической убежденности. А посему он не мог быть идейным борцом. Таким его лишь пытаются сделать. Прав А.Н. Колесник, когда пишет: «Реанимируется версия, будто, не помешай Гитлер, Власов собрал бы в помощь фашистской Германии многочисленную армию, что он был идейным борцом, а потому, дескать, можно ставить власовцев вровень с узниками предвоенных и послевоенных советских лагерей. Именно так, к примеру, трактует эту страницу истории А.И. Солженицын в своей книге «Архипелаг ГУЛАГ», и теперь за рубежом при любом упоминании о власовцах ссылка на эту книгу следует обязательно»<sup>3</sup>.

Правы и авторы статьи «Иуды»: «Власов и его ближайшее окружение отнюдь не идейные борцы. В них было столько же идейности, сколько её имеет флюгер, послушно поворачивающийся за ветром. А если они и боролись, то только за своё существование. В любой ситуации ставили во главу угла личное благополучие, стремились отыскать наиболее безопасное и защищённое место обитания. О каком идейном борении может идти речь, если все помыслы «борцов» уходили на то, чтобы перестроить всего себя под требования и уклад жизни приютившей их среды, на обдумывание ходов возможного возвращения в преданное ими общество... Они – иуды-хамелеоны. Причём не только в переносном смысле. Стремление выжить в любой ситуации и при любом строе вынуждало их изменять «окраску кожи» – наряжаться то в советскую, то в фашистскую военную форму»<sup>4</sup>.

Эту же мысль высказал и П.А. Пальчиков: «Никакой «идеи Власова», якобы дорогой и близкой советскому народу, никогда не существовало. И не стоит усматривать во Власове политическую фигуру, да ещё достойную «переосмысления» с позиций сегодняшнего дня»<sup>5</sup>.

Продажный характер человека под именем Власов характеризует такая деталь. При обыске у него обнаружили «Открытое письмо солдат и офицеров 1-й дивизии РОА к правительствам США и Великобритании с просьбой о предоставлении убежища «политическим эмигрантам». Кроме этого, он хранил на всякий случай всю войну партийный билет № 2123998, удостоверение личности № 431 от 13 февраля 1941 года, расчётную книжку начсостава Красной Армии, удостоверение командующего РОА, расчётную книжку военнослужащего СС германской армии. В этих хранящихся совместно документах – вся власовская предательская суть. Ну зачем изменнику документы, подтверждающие его принадлежность к преданной им армии, к преданной им партии?! На всякий случай. Возможно, пригодятся. Какая уж тут идейность! Флюгер, он и есть флюгер.

Под статью Власову и его сподвижники. Вот что показал на суде В.Д. Малышкин: «Мой план (увод частей РОА в Южную Баварию. – А.С.) был принят, а сам я 29 апреля отправился к американцам с просьбой не выдавать нас советским властям. Я, Власов, Жиленков и Закутный договорились о том, чтобы добиться у американцев их согласия на продолжение нами антисоветской борьбы. Находясь в плену у американцев, я занимался гнусной деятельностью. Я имел связь с американской разведкой и выдал интересующие её сведения»<sup>6</sup>. Ну, чем не апостол Иуда Искариот, предавший Христа за 30 сребреников! Какая разница, с какого стола подбирать крохи и объедки, лишь бы жить!

На суде у всех власовцев политическая подоплёка предательства улетучилась, «яко дым от лица земли». Ю.А. Квицинский пишет: «На вопрос суда о том, что побудило обвиняемых встать на путь измены, ответ был, по существу, один: Власов сказал, что смалодушничал, Трухин ответил, что по трусости. «По трусости», – повторили все остальные»<sup>7</sup>.

Мотивы предательства во власовском движении неоднозначны. Среди них были те, кто пошёл на сотрудничество с врагом действительно по политическим соображениям. Были те, кто попал в плен и работал на немцев по трусости, однако, чтобы добиться расположения, стал рядиться в тогу политического противника советской власти. Были и заблуждающиеся, которые примкнули к власовскому движению только для того, чтобы выжить. Всем им не может быть прощения, они не заслуживают оправдания, так как все они примкнули к предательскому движению, принявшему организованные формы.

<sup>1</sup> Квицинский Ю.А. Генерал Власов – путь предателя. – С. 307.

<sup>2</sup> Колесник А.Н. Генерал Власов – предатель или герой? – С. 123.

<sup>3</sup> Там же. – С. 128.

<sup>4</sup> Военно-исторический журнал. – 1990, № 6.

<sup>5</sup> Новая и новейшая история. – 1993, № 2.

<sup>6</sup> Военно-исторический журнал. – 1990, № 6.

<sup>7</sup> Квицинский Ю.А. Генерал Власов – путь предателя. – С. 314.

Приёмом политического окраса пользовались и те, кто начал «перестройку», упустил контроль над её процессами, довёл страну до глубочайшего политического кризиса, облегчил врагам социализма задачу провести контрреволюционный переворот. Ну кто, скажите, может поверить в горбачёвскую сказку о том, что его главной целью было уничтожение КПСС?! Врёт меченый! После Фороса у него было два пути: либо поддержать требования основных руководителей страны и поставить решительный заслон на пути разрушения партии и государства, либо окончательно переметнуться в стан «демократов». Выбрав второе, он теперь и старается стать отцом «демократических преобразований».

Нынешние противники советской власти тесно «упаковали» проблему власовского движения в более обширную – проблему массовых репрессий. Она стала основной в деле очернения всего советского периода в истории нашей страны. Однако антисоветчики напрочь отбросили тот факт, что инициатива осуждения массовых репрессий принадлежала партии и государству, что она преследовала одну и единственную цель: рассказать правду и сделать всё, чтобы это явление больше никогда не повторилось. Почему партия и государство пошли на этот беспрецедентный шаг? Опять же только по одной и единственной причине: среди законных и справедливых акций возмездия в отношении всякого рода предателей были и невинно пострадавшие. Не будем касаться того, что в докладе Н.С.Хрущёва на XX съезде КПСС о культе личности И.В.Сталина далеко не всё соответствовало правде. Но пойти на этот трудный шаг партии надо было. Давайте представим на минуту, что этого не было бы сделано, что тему массовых репрессий, постепенно раскручивая, «продавили» противники советской власти. Как бы сегодня они трубили об этом!

Однако благородное дело самоочищения, те передержки, натяжки, а местами и откровенная ложь в адрес И.В.Сталина, которыми богат доклад Н.С.Хрущёва, изначально стали использоваться врагами социализма в политических целях: в массовых репрессиях стали обвинять всю государственно-политическую систему – партию и советскую власть. В этом, мол, суть социализма. Нет, господа антисоветчики, как раз, наоборот: в этом суть капитализма! Нельзя ставить телегу впереди лошади, нельзя брать только голый факт, не анализируя причин, породивших его. Давайте разберёмся, разберёмся в том, как в стране зарождалось предательство, так называемая «пятая колонна».

Великая Октябрьская социалистическая революция не заговор, не переворот. Событие, совершённое в интересах большинства против меньшинства, не может называться переворотом. Это – революция! Строй, при котором кучка богачей жиреет, а подавляющая часть общества влечит жалкое существование – это несправедливый строй. Революция эту вопиющую несправедливость устранила. В пользу того, что она была истинно народной, говорит неопровержимый факт – революция победила практически бескровно, в ней погибло всего шесть человек!

Но итог любой революции – довольные её результатом и недовольные. Октябрьская революция породила своих недовольных. В основном это те, у кого народная власть отобрала нечестным трудом добытое богатство, это высокопоставленные чиновники, большая часть генералитета и офицерства, часть интеллигенции и религиозных деятелей. Именно они пошли на вооружённое сопротивление народной власти, именно они развязали гражданскую войну, привлекая к ней даже иностранные армии. Вот корни предательства интересов страны. Можно ли винить большевиков в развязывании этого братоубийства? Нужно ли оно им было, если власть у них в руках? Гражданскую войну развязали те, кто хотел её, эту власть, вернуть любой ценой, даже ценой предательства, приглашая иностранцев уничтожить свой народ.

В ходе бело-красной бойни народное государство, потеряв тысячи своих лучших сынов, устояло. Большие потери понесли и те, кто хотел его уничтожить. После завершения Гражданской войны часть врагов народной власти удрала за рубеж. Это ещё одна ступенька предательства интересов страны.

Однако в результате потерь в Гражданской войне и бегства части белогвардейцев за кордон Отечество не полностью очистилось от тех, кто стал противником нового строя. Они остались на Родине. Часть из них не смирилась с потерями и поражением, она, подкармливаемая международным капиталом, стала на путь террора, заговоров и убийств. Сколько безвинных людей и материальных средств потеряла страна от их кровавых злодеяний! Это был ещё один этап предательства. Должно ли было государство вести с ними борьбу, защищая простых и невинных людей? Должно! И оно это делало.

Была и другая часть врагов. После Гражданской войны она спрятала винтовку, затаилась, перелицевалась. Прохладная работа, мелкий саботаж, порча оборудования, убийства, поджоги, взрывы, доносы и клевета – вот далеко не полный арсенал приёмов их борьбы с советской властью. А сколько из них стремились проникнуть в правоохранительные органы, чтобы используя прокурорские и следственные должности расправляться с представителями властных структур. Рассуждая на эту тему, В.М.Молотов говорил: «В острой такой борьбе, в такой сложной, которая проводилась руками не всегда проверенных лиц, иногда, может быть, злостно помогавших уничтожению хороших людей, и такие были, безусловно»<sup>1</sup>. Должно ли было государство принимать по отношению к ним меры, защищая простых и невинных людей? Должно! И оно это делало.

Была ещё одна часть противников народной власти. Она действовала открыто, под флагом «улучшения» социализма, «нивелировки» его теории и практики. В 20 – 30-х годах как грибы росли всевозможные «правые»

<sup>1</sup> Чувств Ф.И. Молотов. – С. 465.

и «левые» уклоны, антиленинские группировки. Навязываемые дискуссии отвлекали силы партии и государства от конкретных дел социалистического строительства. Но вся беда в том, что от методов идейной борьбы до террора – всего один шаг. И эти шаги делались. Подобных фактов не счесть. Надо иметь в виду, что, признавая себя, на основе неопровержимых фактов, виновными, руководители этих антипартийных группировок оговаривали невинных. А с ними не всегда объективно разбирались. Но ведь слёзы тех, кто постоянно раскручивает маховик репрессий, не по этим невинным, а по тем, кто был тайным врагом советской власти, организатором открытой, как Троцкий, или тайной, как Тухачевский, борьбы с ней. Более того, они были готовы пойти на прямое предательство, призывая западные страны, в том числе и Германию, к войне против Советского Союза. Взять хотя бы ближайшее окружение Власова. Командир 41-й стрелковой дивизии Боярский в своё время был личным адъютантом Тухачевского, корпусной комиссар Жуков – один из доверенных Бухарина. Должно ли было государство вести борьбу с этими антинародными проявлениями? Должно. И оно это делало.

Оценивая эти трудные и сложные предвоенные годы, В.М.Молотов говорил Ф.И.Чуеву: «1937 год был необходим. Если учесть, что мы после революции рубили направо-налево, одержали победу, но остатки врагов разных направлений существовали, и перед лицом грозящей опасности фашистской агрессии они могли объединиться. Мы обязаны тридцать седьмому году тем, что у нас во время войны не было «пятой колонны». ... Я не считаю, что реабилитация многих военных, репрессированных в тридцать седьмом, была правильной. ... Вряд ли эти люди были шпионами, но с разведками связаны, а самое главное, что в решающий момент на них надежды не было. ... Но мы могли бы иметь гораздо больше жертв во время войны и даже дойти до поражения, если бы задрожало руководство, если бы в нём, как трещины и щели, появились разногласия. Если бы сломили верхушку в тридцатых годах, мы были бы в труднейшем положении, во много раз более трудном, чем оказались»<sup>1</sup>.

Тридцать седьмой год – продолжение революции, продолжение Гражданской войны. Тридцать седьмой год – это защита революционных завоеваний от врагов советской власти. Тридцать седьмой год – это защитная и вынужденная мера. Репрессии были неизбежны, хотя масштабы их могли быть и меньшими. Мощной «пятой колонны» в стране противникам социализма создать не удалось. И это стало одной из предпосылок нашей победы над внешним врагом.

Однако недовольные советской властью были. Вся эта разношерстная масса почти четверть века ехала со всеми в одном поезде в социализм и ждала, ждала своего часа. И он пришёл. День 22 июня 1941 года у скрытых врагов социализма породил надежду. Они безмерно верили в победу Германии и делали всё для достижения этой победы. Спрятанные винтовки из тайников достали, нарукавную повязку со свастикой нацепили и стали сотрудничать с теми чужеземцами, которые пришли уничтожать советскую власть, так им ненавистную. А те ненавистники, кому эта власть доверила оружие для защиты страны, искали повода и случая, чтобы сдать в плен. Предатели Великой Отечественной войны в своей основе – это недобитый классовый враг. Сколько советских людей погибло от их предательских рук!

Легко шли на предательство, сотрудничая с врагами, обижённые советской властью – раскулаченные, незаконно репрессированные, осуждённые за незначительные злодеяния. Среди предателей были уголовники, шкурники, для которых подлость уже давно стала нормой жизни. Были и те, для кого понятие Родина не являлось священным. Многие из них сотрудничали с захватчиками из-за животного страха, стремления любым путём выжить, из-за стремления добыть кусок хлеба. Должно ли было государство вести с ними борьбу в ходе войны? Безусловно! И оно это делало. Должно ли было государство разбираться с ними после её окончания? Обязательно! И оно это делало. Надо ли было вылавливать Власова, Трухина и им подобных, доставлять в Москву, судить, определять меру их вины и ответственности? Непременно! И это было сделано.

Все послевоенные десятилетия, вначале чаще, затем реже, мы узнавали имена выловленных в стране или за рубежом изменников. Нас знакомили с фактами их злодеяний и мерой возмездия. И ни у кого из советских людей чувства жалости к ним не возникало.

Беда довоенных и послевоенных репрессий в том, что среди осуждённых оказались и безвинные люди. Но и к этому нельзя подходить односторонне и категорично. Немалую роль в этом сыграли те же враги, которые, проникнув в структуры всех правоохранительных органов, используя клевету и наветы, вели тайную и продуманную борьбу с советской властью.

Такова истинная суть так называемых «массовых репрессий», повторяю, осуждённых самой партией, взявшей долю вины за это на себя, на свою ответственность. Но не всю вину! Ибо большая часть этих репрессий была правомерна. Что, Власова и иже с ним надо было помиловать? Грош цена тому государству, которое не ограждает свой народ от предателей и их антинародной деятельности.

В ходе горбачёвской «перестройки» и ельцинских «реформ» тема массовых репрессий стала основной в деле очернения советского периода в жизни страны. Эта пропагандистская кампания целенаправленно стремилась и стремится оправдать не только руководителей антиленинских группировок в партии, но и многих зачинщиков белого террора, организаторов многочисленных антисоветских заговоров, предателей минувшей войны. И Власов предстаёт перед нами уже не как предатель и иуда, а как герой и борец против И.В.Сталина,

<sup>1</sup> Чуев Ф.И. Молотов. – С. 464, 466.

против «тоталитарного» режима. Появились ужасающие цифры, в одну кучу свалили политических репрессированных и уголовников. Антисоветские трубадуры довели число репрессированных до 100 и более миллионов. И это при населении СССР в 170 миллионов!

Сколько тут лжи! Сколько тут изворотливости в стремлении скрыть правду! А она заключается в том, что белый террор, в сравнении с ответным красным, только по судебным приговорам 1918 – 1921 годов, унёс человеческих жизней в 17 раз больше. Эта правда заключается и в том, что от широкой общественности скрываются давно установленные факты: число осуждённых за период с 1921 по 1954 год составило 3,8 миллиона человек, а число приговорённых к смертной казни около 643 тысяч. И это в стране крутой социальной ломки, пережившей три революции, гражданскую войну, несколько локальных конфликтов и две мировые войны.

Два поколения советских людей запугивали и запугивают сагой о ГУЛАГе. Для чего это делалось и делается? Чтобы вбивать в головы людей мысль: «Смотрите, вот она, советская власть! Ату её! Смотрите, вот партия, уничтожавшая свой народ! Долой её!». В конечном итоге всё это не что иное, как продолжение того дела, которое начала в союзе с интервентами внутренняя контрреволюция в 1918 году, а затем, потерпев поражение в вооружённой борьбе, продолжила иными методами в межвоенный период. Суть этого дела – отобрать власть у народа. Не получилось. Это дело попытались продолжить, вновь опираясь на пришельцев извне, изменники Родины типа Власова в годы Великой Отечественной войны. Не получилось.

Эстафету власовской борьбы против советской власти подхватили диссиденты и откровенные предатели, бежавшие за рубеж, начиная от Гузенко до Резуна. Их дело продолжили партийные перерожденцы типа М.С.Горбачёва и Б.Н.Ельцина, а также многотысячные «прорабы» перестройки. Во всей этой цепочке антисоветчиков прослеживается одна-единственная цель – добиться политической власти, начать реставрацию капитализма.

Тема массовых репрессий не покидает антисоветское пропагандистское поле и сейчас, когда цель реставрации достигнута. Её плотоядно смакуют, на ней многие наживают свой политический капитал. Во имя чего продолжается запугивание уже нового, третьего, поколения людей ГУЛАГом? Чтобы власть, добытую ложью и обманом, удержать.

Ещё в 1990 году читатель «Военно-исторического журнала» Ф.А.Кулуев писал в редакцию: «Власовцы и сам Власов действительно были изменниками своей Родины и воевали против своего народа злее немцев, это знает каждый фронтовик. Но возникает вопрос, когда читаешь сегодняшнюю прессу, о том, что, может, власовцы ещё в те времена знали правду о Сталине и хотели нас в этом убедить, а мы тогда не понимали? Сейчас мы как будто становимся порой, читая нашу прессу, идеализирующую Власова, единомышленниками власовцев. У меня в голове никак не укладывается такая мысль»<sup>1</sup>.

Такая мысль не укладывается в голове у подавляющей части наших людей, ибо чёрное есть чёрное, а белое есть белое. Вот если бы наши люди могли ещё так же чётко различать чёрное и белое в словоблудии нынешних власовцев от политики!

Страшное это слово – предательство. Нам казалось, что после окончания Великой Отечественной войны, этого своеобразного чистилища морали и нравов, утверждения духа чести, гражданского достоинства и обновлённого чувства патриотизма, в стране больше нет социальной базы для массового предательства. Как мы ошиблись! В ходе перестройки в Советском Союзе пробудились силы, которые пошли дальше её главной сути – *совершенствования* социализма. Убаюканные расхожими выводами партийных съездов о полной и окончательной победе социализма в СССР, о советском народе, как новой социальной и интернациональной общности людей, о развитом социализме и т.п., мы потеряли бдительность. За туманом словоблудия типа «перестройки», «социализма с человеческим лицом», «нового политического мышления» мы не разглядели коварства. А тот, кто разглядел и пытался кричать, что это не какое-то там усовершенствование социалистических отношений, а прямая реставрация капитализма, – эти люди не были услышаны. И теперь мы имеем то, что имеем.

Давайте в заключение сравним замыслы, которые ставили перед собой германский империализм и всякого рода власовцы в годы минувшей войны, и результаты содеянного ельцинским режимом. Первые планировали: свергнуть советскую власть, уничтожить КПСС, расчленив СССР, сделав его осколками сырьевыми придатками германского капитала. Не немецкого народа, а германского капитала!

Вот выдержка из той же записки Г.Хильгера: «В связи с предложением ввести в игру Власова высказывается ещё одно опасение: он-де преследует великорусские цели и поэтому может оказаться для нас неудобным. Но и эти опасения следует отбросить как необоснованные. Их опровергают заявления как самого Власова, так и его людей. Власов с самого начала высказывал мысль, что Россия ради освобождения от большевизма должна будет принести Германии большие политические, экономические и территориальные жертвы. При этом Власов не только называл само собой разумеющееся отделение от России прибалтийских государств, кавказских и среднеазиатских республик, но и ясно заявил, что не будет препятствовать обретению самостоятельности украинским народом»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Военно-исторический журнал. – 1990, № 2.

<sup>2</sup> Новая и новейшая история. – 1998, № 4.



Выступая в Гатчине в 1943 году, Власов обещал: «Кончится война, мы освободим себя от большевизма и затем примем немцев как дорогих гостей в Ленинграде, которому впоследствии возвратим его исконное название»<sup>1</sup>.

Не удалось тогда ни фашистам, ни их всякого рода пособникам осуществить свои планы и обещания. Зато это, один к одному, сделали доморощенные противники социализма – политические власовцы послевоенного периода.

Страшное это слово – предательство. Само по себе оно многолико. Самое коварное из всех его оттенков – предательство идейное. Оно тянет за собой все остальные его виды. Иногда, соприкасаясь с повседневной действительностью, с тревогой думаешь о том, что рядом с тобой живёт, работает, ходит по улицам, припеваючи существует немало число приспособленцев, которым ничего не стоит сменить политические одежды, поторговать идеалами. Кем они станут, если придётся с оружием в руках защищать Родину? Карбышевыми уж точно не станут.

Может быть вы, читатель, посчитаете, что я в этих рассуждениях сгустил краски? Тогда отсылаю вас к газете «Советская Россия» и прошу внимательнейшим образом вчитаться в следующие вопли: «Бейте, бейте меня! Я же один. Ненавижу вас всех – большевиков! Расстреляли моего деда в 17-м году! Коммуняки проклятые! Всех к стенке! Вы, большевики, у власти были, вы моего прадеда к стенке поставили, как буржуя! И глазом никто не моргнул! Ненавижу я вашу власть большевистскую! Поняли? Ненавижу! Коммунисты проклятые! А что вы со страной сделали?! А когда вы беременным женщинам саблями пузы рубили?! Вам было жалко?! Вы борцы за классовую идею? Да?! Стреляйте в меня! Повесьте! Ненавижу вас, коммуняки проклятые! Поняли?! Всегда буду вас ногами топтать!»<sup>2</sup>.

Полагаю, что ни у кого не возникают сомнения в том, что эти слова принадлежат человеку. Но спрашиваю тех, кто впервые читает эти восклицания: как вы думаете, когда эта истерическая ненависть выплеснулась из уст этого человека? После гражданской войны? После войны Великой Отечественной? Из застенков ГУЛАГа? Во время ГКЧП? Не поверите! Эта тирада была произнесена в декабре 2004 года. Кто её проорал? Пьяный на улице? Больной в зарешечённой палате психиатрической больницы? Митингующий политик? Не поверите! Эти слова принадлежат прокурору под фамилией Циркун. А предназначались они матерям осуждённых пятерых парней за «захват» 2 августа 2004 года зурабовского министерства. Произнёс их государственный человек, который в определении меры наказания должен быть беспристрастным. Но не это главное. Главное то, что патологическая ненависть к советскому прошлому у некоторых особой настолько велика, что перекочевала уже в третье поколение. Это страшно.

Можно понять, даже в каком-то смысле зауважать бывших диссидентов – они открыто заявляли свой политический протест. Можно понять и откровенных врагов советской власти, боровшихся с оружием в руках против неё. В этом отношении весьма характерна короткая сцена, описанная в книге Ф.И.Чуева «Молотов»: «Мне вспомнился эпизод Второй мировой войны, когда эсэсовский начальник в своём кабинете свёл двух русских генералов – А.А.Власова и А.И.Деникина.

- Не знаю такого генерала, – сказал Деникин, когда ему представили Власова.
- Разумеется, – сказал эсэсовец, – вы в разное время боролись с большевиками.
- Но я им не служил! – ответил Деникин»<sup>3</sup>.

Да, Деникин от начала и до конца был врагом советской власти, боролся с ней, не служил ей. Но как понимать члена Политбюро или секретаря ЦК, десятки лет проводившего политику партии, формировавшего её социалистическое кредо, как он в одночасье мог поменять свою политическую кожу? Но даже это можно понять, хотя и с трудом. Но ведь в таком случае надо просто уйти с политической арены и уже больше никогда не высываться. Ан нет! Он снова у руля, он снова на виду, поменяв свои политические убеждения, как Власов форму советского генерала на немецкий мундир. И не стыдно. Потому что это политические хамелеоны. Какими заслугами ни обладал бы человек, если он изменил своим политическим взглядам, он погиб как политик, как личность. А что думают все те, кто старается обелить Власова, а с ним и такое гнусное явление, как предательство? Кого они воспитывают в молодёжной среде? Новых карбышевых? Они воспитывают новых власовых, трухиных, жиленковых, малышкиных. Прекратите это подлое антигосударственное дело, господа коренюки!

А теперь риторический вопрос. Если бы в восьмидесятых годах нам пришлось бы пережить не перестройку, а новое внешнее нашествие, не оказались бы Ельцин, Яковлев, Горбачёв, Шеварднадзе и иже с ними новыми власовыми? Уверен: да! И не только они. Ибо основой физического предательства является предательство идейное. Или маскировка под него.

Тема предательства в данном разделе книги затронута лишь в связи с тем, что кратковременный путь власовского движения завершался на территории Чехословакии, а практические дела славных экипажей Михаила Васильевича Левина и Виктора Михайловича Короткова, внёсших свой вклад в справедливое дело возмездия над его главарями, вписываются в боевую работу Авиации дальнего действия, имя которой «Курс – аэродром «Три дуба».

<sup>1</sup> Огонёк. – 1990, № 46.

<sup>2</sup> «Советская Россия». – 23 декабря, 2004.

<sup>3</sup> Чуев Ф.И. Молотов. – С. 9.

## Итоги

Словацкое национальное восстание занимает одно из значительных мест в истории антифашистской борьбы народов Чехословакии за свою независимость, по сути дела, оно стало её вершиной. В течение двух месяцев вооружённый народ контролировал целый освобождённый край, устанавливал в городах и населённых пунктах новые формы общественной и хозяйственной жизни, которые стали прообразом будущей народно-демократической власти во всей стране.

После потери контролируемой территории повстанцы ушли в горы и продолжали борьбу против оккупантов. Начавшееся 29 августа 1944 года восстание при разносторонней помощи Советского Союза успешно завершилось 9 мая 1945 года полным изгнанием врага.

Восстанию принадлежит почётное место в истории европейского движения Сопротивления. Открытая вооружённая борьба патриотов сковала несколько немецко-фашистских дивизий, нанесла врагу значительный материальный ущерб, лишила его возможностей в полной мере использовать ресурсы Словакии и её коммуникации. В результате восстания страна и её армия не стали бастионом обороны гитлеровцев на пути продвижения советских войск. Маршал Советского Союза, командующий 1-м Украинским фронтом И.С.Конеv отмечал: «Словацкое национальное восстание – героическая страница в истории народа, смело вставшего на вооружённую борьбу против гитлеровских захватчиков. Это одно из выдающихся событий в борьбе европейских народов против фашизма»<sup>1</sup>.

Нет нужды анализировать причины потери восставшими контролируемой территории, это основательно сделали в своё время чехословацкие и советские политики и учёные. Однако одно высказывание, которое принадлежит непосредственному организатору помощи восставшей Словакии и которое до сих пор неизвестно широкой общественности, следует здесь привести. Главный маршал авиации А.Е.Голованов в своих мемуарах писал: «Хотя Словацкое восстание и было подавлено превосходящими силами противника, оно сыграло определённую роль в борьбе с гитлеризмом и отвлекло на себя некоторые силы врага. На примере этого восстания Сталин показал следующее. Павительство Бенеша и руководство Словацкого национального совета, имея общего противника – клику Тисо и гитлеровскую Германию, не объединили свои усилия в борьбе с одним врагом, хотя стремления их в этом вопросе не расходились... В попытках решить спорные политические вопросы было упущено время для организации объединённых целенаправленных вооружённых действий против немецких оккупантов, вследствие чего начавшееся, по сути дела, стихийное восстание народа и армии оказалось без единого и твёрдого руководства, чем и воспользовался враг»<sup>2</sup>.

Основываясь на анализе работы АДД в интересах Словацкого национального восстания, выскажу свои соображения об эффективности советской помощи.

Прежде несколько слов о Восточно-Карпатской наступательной операции. В советской историко-мемуарной литературе утвердилось мнение, что она приковала к себе значительные вражеские силы, и это позволило повстанцам удерживать контролируемую территорию почти два месяца. Спорить с этим не приходится, но ограничиваться лишь таким выводом нельзя, ибо в задачу этой наступательной операции не входило только стремление сковать боем несколько немецких дивизий и таким образом оказывать помощь повстанцам. Цель была совершенно чёткая – соединиться с силами сопротивления Словакии. Но эта задача выполнена не была – советские войска освобождённого района в назначенные сроки не достигли.

Прежде чем анализировать эффективность помощи, оказанной восставшим Авиацией дальнего действия, необходимо подвести её итоги. Сделать это следует по периодам восстания.

Пятьдесят дней, пока работал аэродром «Три дуба», лётчики АДД, выражаясь фигурально, не слезали со словацкого неба, выполняя ответственное задание Государственного Комитета Обороны. В интересах Словацкого национального восстания они проделали огромную транспортную работу.

В период Зволеньской воздушной операции с 5 сентября по 25 октября 1944 года экипажи 4-го и 5-го авиационных корпусов доставили на аэродром «Три дуба» и десантировали в район Брезно следующие категории людей и грузов:

- технический состав, имущество и ГСМ 1-го чехословацкого авиационного полка;
- личный состав 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады с техникой и вооружением;
- политических деятелей Словакии, представителей КПЧ и лондонского чехословацкого правительства;
- разведывательно-диверсионные группы, подготовленные НКГБ СССР, ГРУ, НКГБ Украины и разведотделами фронтов ряда фронтов;
- представителей средств массовой информации;
- вооружение, боеприпасы, взрывчатые вещества для словацкой армии и партизан.

Всего за этот период было переброшено 2276 человек и 696,310 тонны военных грузов. Из Словакии в СССР перебрасывались:

- раненые и больные словацкой армии и партизан (342 человека);
- руководители восстания и их семьи;
- представители лондонского чехословацкого правительства;

<sup>1</sup> Конев И.С. Записки командующего фронтом. – М., 2003. – С. 338.

<sup>2</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 478.

- медицинские работники (15 человек);
- личный состав 1-го чехословацкого авиационного полка;
- офицеры-лётчики чехословацких ВВС;
- члены экипажей АДД, сбитые над территорией Чехословакии;
- золотой запас и драгоценности словацкого народа.

Всего 859 человек и 1,091 тонны грузов.

В боевых донесениях экипажей доставленный в Словакию груз по видам не фиксировался, и показать эти сведения за этот период восстания не представляется возможным. Однако они, правда, за несколько больший отрезок времени, приводятся в донесении начальника Спецотдела НКО генерал-майора А.Ф.Беднякова. Так за период с 5 сентября по 29 ноября 1944 года на точки в Словакии советская авиация доставила следующее количество оружия и боеприпасов:

| № п/п | Наименование          | Количество |
|-------|-----------------------|------------|
| 1     | Винтовки калибра 7,62 | 2 050      |
| 2     | Ручные пулемёты       | 399        |
| 3     | Автоматы              | 1 702      |
| 4     | Станковые пулемёты    | 42         |
| 5     | Противотанковые ружья | 120        |
| 6     | Пулемёты ДШК          | 20         |
| 7     | Магазины к ДШК        | 14         |
| 8     | Миномёты 81 и 82 мм   | 5          |
| 9     | Винтовочные патроны   | 1 893 320  |
| 10    | Патроны к автоматам   | 1 632 740  |
| 11    | Патроны к ПТР         | 33 660     |
| 12    | Патроны к ДШК         | 140 580    |
| 13    | Мины 81 и 82 мм       | 1 173      |
| 14    | Ручные гранаты        | 540        |

Всего советская сторона поставила Словакии за этот период оружия и боеприпасов на сумму 2 816 787 рублей<sup>1</sup>.

Чтобы выполнить всю транспортную работу экипажам пришлось совершить 685 успешных самолёто-вылетов. Ещё 639 раз они поднимались со своих аэродромов с людьми и грузами на борту, брали курс на Зволен и Брезно, но по различным причинам возвращались обратно.

Во второй период воздушной операции объём работы уменьшился, но география полётов расширилась. После закрытия аэродрома «Три дуба» и до конца войны экипажи совершили в Чехословакию 113 успешных самолёто-вылетов, доставив на

различные точки 76 человек и 125,061 тонны грузов. 125 самолёто-вылетов оказались невыполненными. Ежедневная боевая работа АДД на Чехословакию отражена в приложении (документ № 99).

Всего же с начала Словацкого национального восстания и до его окончания в интересах партизанского движения АДД совершила в Словакию 1562 самолёто-вылета, доставив 2352 человека и 821,371 тонны различных грузов, а также вывезла в СССР 859 человек и 1, 091 тонны груза.

Подводя итоги работы АДД в интересах Чехословакии, нельзя не сказать о той её части, которая представлена полётами отдельных экипажей с разведывательно-диверсионными группами (документ № 100). 126 раз поднимались лётчики 4-го и 5-го авиакорпусов с разведчиками на борту, доставляя их на различные точки в Словакии, Чехии и Моравии. Для выполнения специальных заданий ГРУ, РО фронтов, НКГБ СССР и Украины в тыл врага они десантировали 684 человека. Это была серьёзная и ответственная работа. Не всё в ней завершалось так, как планировалось, были ошибки при нахождении точек сброса. И всё же работу АДД по доставке разведывательно-диверсионных групп трудно переоценить.

В этом плане следует отметить два фактора. Во-первых, эта сфера деятельности советской авиации так же, как и тех ведомств, которые готовили группы, в исторической литературе освещена впервые. И, во-вторых, исследование этой проблемы было связано с определёнными трудностями. Дело в том, что в боевых донесениях, отражающих работу того или иного экипажа по десантированию разведчиков, указывалось лишь количество пассажиров. Поимённый состав групп, их задание, итоги его выполнения в этих боевых донесениях не отражены, и в связи с этим в Подольском архиве их нет. Лётчики не знали, кого конкретно везут и какое задание у их подопечных.

Чтобы выяснить состав групп, надо было обратиться к архивам тех ведомств, которые их готовили. По соображениям секретности это дело оказалось трудным. Пока автору удалось поработать в архиве ГРУ, в котором найдены сведения о составе и работе почти всех разведывательно-диверсионных групп, подготовленных разведотделами фронтов, имевшими соответствующий интерес на территории Чехословакии. К сожалению не все полёты экипажей, которые отражены в боевых донесениях и осели в ЦАМО, удалось соединить с той или иной разведывательно-диверсионной группой, сведения о которой найдены в архиве ГРУ. Названы далеко не все экипажи самолётов Ли-2, участвовавшие в этой трудной работе. Как это уже отмечалось, они скрылись за безымянным сочетанием слов «один Ли-2». Практически не раскрыты все полёты с представителями НКГБ СССР и НКГБ Украины. Кроме этого, при работе в архиве ГРУ выяснилось, что на территорию Чехословакии заброшено разведывательно-диверсионных групп больше, чем отражено в боевых донесениях АДД. Вероятно, доставку этих разведчиков осуществляли авиационные группы и авиаполки из состава ВВС. В частности это могла сделать авиагруппа экипажей ГВФ при УШГД. Кодовые названия этих разведывательно-диверсионных групп, количество разведчиков, время и место десантирования сведены в отдельную таблицу (документ № 101).

<sup>1</sup> Документы и материалы... – Т. 4, кн. 2. – С. 246.

И ещё об одном по этому вопросу. Социологический анализ состава разведывательно-диверсионных групп проявляет весьма любопытный факт. О нём нельзя не сказать в связи с тем, что в последние годы, стараясь очернить советское прошлое, помимо пресловутых репрессий, довольно-таки часто муссируется тезис об отношении советской власти к военнопленным собственной страны. Тут и недоверие с презрением, штрафбаты, лагеря, ярлыки и т.п. Внимательный читатель, вероятно, обратил внимание, сколько разведчиков до засылки в тыл врага побывало в плену. Доверяли не только бывшему противнику, но и советским людям, вернувшимся из плена или побывавшим на оккупированной территории. И это в таком виде боевой деятельности, как разведка!

В ЦАМО обнаружен документ, который сохранил некоторые сведения о небольшой партизанской группе, десантированной в Словакию. Член коллегии МИД СССР заведующий 4-м Европейским отделом А.Павлов обратился (даты нет) к заместителю народного комиссара обороны СССР генералу армии Н.А.Булганину со следующей просьбой: «По сообщению посольства Чехословацкой Республики в Москве правительством Чехословакии представлена к чехословацкой награде «Военный крест Чехословацкой Республики 1939 года» группа советских граждан, состоявших в партизанском отряде подпоручика Бруновского. Посольство просит дать согласие Советского правительства на упомянутое награждение».

К данному письму приложен список партизанской группы и короткая информация о её деятельности на территории Словакии: «Начальник штаба группы старший лейтенант Лошаков Григорий Минович, помощник начальника штаба Авалимов (Алимов) Григорий, радист Скрипник Константин Сергеевич, заместитель командира младший лейтенант Клягин Глеб Дмитриевич, красноармеец Горянский Анатолий Иванович, красноармеец Филимонов Дмитрий Михайлович, сержант Бабуновский Дмитрий Михайлович, лейтенант Егоров Михаил Егорович, младший лейтенант Харитончик Василий Кондратьевич.

Отряд подпоручика Бруновского сброшен в сентябре 1944 года в Словакию с задачей диверсионных действий на железной дороге, шоссе и других объектах в пространстве Тренчин – Миява. После приземления отряд увеличился как за счёт местных жителей, так и за счёт членов словацкой армии. Образовалась крепкая партизанская группа. Со дня спуска до 20 ноября 1944 года взяла в плен 44 немецких офицеров и солдат, уничтожила 1178 человек, ранила 308 человек, уничтожила 30 автомашин, 6 мотоциклов, 21 локомотив, 28 вагонов. Часть с успехом выдержала три карательных экспедиции, направленных с поддержкой танков и артиллерии.

Военный Совет бывшего 4-го Украинского фронта поддерживает ходатайство о награждении партизанской группы подпоручика Бруновского»<sup>1</sup>.

По всей видимости, группа была подготовлена штабом партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта. Точной даты десантирования нет. Сведений об экипаже и его принадлежности тоже нет. Но, право, было бы несправедливо, если бы эти «нет» стали причиной того, что сведения о партизанской группе Бруновского (вероятно, словака) и героических делах русских парней, не удостоились бы этой страницы. А вклад их в дело достижения Победы, судя по цифрам, невероятно высок.

Общий итог работы АДД на Чехословакию за период от начала Словацкого национального восстания и до окончания войны в Европе отражён в следующей таблице:

| Периоды       | Доставлено |         | Вывезено |        |
|---------------|------------|---------|----------|--------|
|               | Людей      | Грузов  | Людей    | Грузов |
| Первый период | 2276       | 696,31  | 859      | 1,091  |
| Второй период | 76         | 125,061 | -        | -      |
| РДГ           | 684        | -       | -        | -      |
| Всего         | 3036       | 821,371 | 859      | 1,091  |

Таковы итоги работы Авиации дальнего действия на Чехословакию в связи с начавшимся Словацким национальным восстанием.

Что касается помощи, которая была оказана Украинским штабом партизанского движения, то она отражена в информации от 9 июня 1945 года его начальника на имя К.Готвальда (документ № 102). Благодарность за эту помощь руководитель КПЧ отразил в письме в ЦК КП (б) Украины 30 июня 1945 года (документ № 103).

На пути к целям у советских авиаторов было много трудностей: горный рельеф местности, недостаточно чёткое обозначение точек сброса и посадок, слабая работа приводной радиостанции, близость фронта, ПВО противника и сложные метеоусловия. Последняя трудность была самой главной. 85 процентов от числа невыполненных заданий в период работы АДД на Чехословакию пришлось на непогоду. О том, как метеоусловия влияли на результаты работы, говорит анализ вылетов экипажей 5-го авиакорпуса в октябре.

Только в ночь на 9 октября условия были более или менее приличные – малооблачность, видимость 4 – 6 километров. Четырнадцать дней в воздух не поднимались даже сильные экипажи. Все остальные дни месяца задания выполнялись при наличии сплошной многослойной облачности с нижней кромкой в 400 – 600 метров на аэроузле и 700 – 1000 метров на аэродроме посадки.

Основной причиной невыполнения заданий в сложных метеоусловиях являлось наличие на точках посадки и сброса гор. Экипажи пробивали облачность на 1200 – 1000 метрах, затем, боясь столкновения, прекраща-

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 258, л. 318.

ли снижение. Лишь некоторые из них, чувствуя свою силу, опускались в бездну долин и ущелий до пятисот метров и, если до этой высоты удавалось рассмотреть землю, совершали посадку. При этом лётчиков рисковать никто не заставлял, делали они это сами, руководствуясь только одним – во что бы то ни стало доставить так необходимый повстанцам груз.

В начальный период воздушной операции противодействие ПВО противника было слабое. Однако позже, уяснив, какую работу выполняет советская авиация, немцы стали принимать меры, сосредоточив на аэродромах Словакии, особенно в районе Попрада, большое количество ночной истребительной авиации, которая приступила к патрулированию у наиболее явных ориентиров и на подступах к местам посадки самолётов и точкам сброса грузов.

Но их атаки носили эпизодический характер, ибо авиация противника, как и советская, оказалась в значительной мере ограничена погодными условиями. В большинстве случаев при встрече с истребителями наши самолёты уклонялись от боя производством манёвра, изменением маршрута, потерей высоты и уходом в облака.

А.Е. Голованов отмечал: «Погода, надо прямо сказать, не благоприятствовала полётам, но приходилось летать и в сложных метеорологических условиях, чтобы не оставить наших словацких товарищей без столь необходимой помощи. Противник организовал с аэродрома, находящегося в районе города Попрада, перехват наших самолётов своими истребителями, чем причинил нам определённый урон, но остановить доставку вооружения, конечно, не смог»<sup>1</sup>.

Командование 5-го авиакорпуса, учитывая активность немецкой истребительной авиации, пыталось обезопасить экипажи изменением маршрута к цели и обратно. Однако его перенос на 30 – 40 километров в сторону существенных результатов не дал, так как самолёты всё равно находились в зоне действия ночных истребителей.

А вот к более эффективному противодействию – блокированию аэродромов противника, которое, кстати, в практике АДД активно использовалось, командование авиакорпусов ни разу не прибегало.

Как бы там ни было, но эти два основных врага – непогода и истребительная авиация противника – своё чёрное дело сделали: за период воздушной операции АДД потеряла 23 экипажа (полностью – одиннадцать и частично – двенадцать). Своей кровью вершины Татр обагрили 53 человека. Ещё 62 пропали без вести. Всего 115 человек. По категориям общие потери таковы: командиров кораблей – 18, штурманов – 22, правых лётчиков – 20, бортовых техников – 17, радистов – 19, стрелков – 19. Сведения о погибших и пропавших без вести отражены в документе № 104 Приложения. Кроме этого, по сведениям из Словакии, погибло 68 десантников, а также 14 человек ранены и сопровождающего персонала. Потери по авиакорпусам разительны: 4-й потерял только семь человек, 5-й – всех остальных.

Чем же объяснить столь высокие потери авиакорпуса, вооружённого самолётами Ли-2? Во-первых, разницей в способах доставки грузов. Одно дело доставить его сбросом на парашютах, и совсем другое – способом посадки в условиях горного рельефа и сложных метеоусловий. Немаловажное значение, и это – во-вторых, имел фактор оснащённости авиакорпусов авиационной техникой. Б-25 практически намного превосходил Ли-2 по всем авиационно-техническим характеристикам. И, наконец, в-третьих. В отличие от 4-го авиакорпуса командование 5-го вынуждено было привлекать к сложным полётам в Словакию молодые, менее опытные экипажи. Таковы причины столь высоких потерь АДД при оказании помощи Чехословакии.

Некоторые причины по этому вопросу отражены в итоговом документе, который подготовил буквально через три дня после возвращения из командировки начальник оперативной группы Б.Ф. Чирсков: «Командиру 5-го авиакорпуса. Доношу о проведённой операции с 16 сентября по 25 октября 1944 года по высадке Чехословацкой бригады и вооружения на аэродром «Три дуба». Недостатки:

1. Отдельные экипажи не пользовались приводной радиостанцией, что послужило причиной посадки на аэродром Брезно капитана Ларионова, а за ним ещё трёх кораблей – среди них две катастрофы и одна авария.

2. При потере высоты резко и полностью убрали РК, в результате охлаждались моторы, и в момент входа в круг они сдавали – и корабли падали в районе аэродрома (Алексеев, Нетудыхатко, Черненко).

3. Часть экипажей, покидавших самолёты при отказе материальной части или при подбитии над линией фронта, не знали хотя бы приблизительно район приземления. Экипаж Нестина спустился с гор в районе Брезно, увидел жандармов и опять скрылся в горах. Поиски их ни к чему не привели»<sup>2</sup>.

И всё же можно сказать, что сложным метеоусловиям и противодействию ПВО противника лётный состав противопоставил всё своё умение, волю и мужество и на этой основе успешно выполнил ответственное правительственное задание. И прав, трижды прав тот же Борис Чирсков, который в той же докладной отмечал положительные моменты при работе лётчиков на аэродроме «Три дуба»: «Желание во что бы то ни стало выполнить поставленную задачу. Работе экипажей дивилась вся Словакия. Английские и американские экипажи, желающие произвести посадку на аэродроме «Три дуба», не могли этого сделать, боясь близости горных вершин.

Фамилии лучших: два брата Безбоковых, командиры кораблей Слепцов, Яблоков, Шеметов, командир эскадрильи Костенко, командир отряда Нестеров. И особенно отличился экипаж командира корабля Василь-

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 474.

<sup>2</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 38, л. 18.

ева. Это он в сложных условиях вывез золотой запас Чехословакии. Он сделал большее количество боевых вылетов на мою точку, не имея ни одного нарушения и лётного происшествия. Отмечаю хорошую работу заместителя командира эскадрильи 336-го авиаполка майора Мигура Григория Степановича, помощника начальника связи 53-й авиадивизии капитана Савинова Сергея Сергеевича и правого лётчика 1-го гвардейского авиаполка Пономарёва Михаила Степановича»<sup>1</sup>.

Алексей Асмолов в своей книге приводит ещё одну оценку Чирскова работы советских авиаторов: «Нельзя не сказать самые добрые слова о наших лётчиках, штурманах, борттехниках, радистах, воздушных стрелках. Только тот, кто находился здесь, на повстанческой территории, может в полной мере оценить их смелость, мастерство, беззаветную преданность порученному делу, подвиг, совершённый ими в дни восстания. Отвага, дисциплинированность, трудолюбие были отличительными чертами каждого советского экипажа.

В считанные минуты от посадки до взлёта в условиях ночи они успевали не только разгрузить свои самолёты, но и погрузить носилки с ранеными... Если бы кто-нибудь видел их в эти минуты, это счастливое сочетание армейской твёрдости и смелости с нежностью и заботливостью по отношению к раненым – братьям по оружию или соотечественникам, их умение, не причиняя боли, перенести и положить раненого в самолёт, то непременно обратил бы внимание на то, что такой работе могут позавидовать сёстры милосердия.

От имени всех, кто сражался в восставшей Словакии, хотел бы выразить благодарность нашим лётчикам за всё сделанное ими и особенно экипажам под командованием Героев Советского Союза Марка Лановенко, Михаила Костенко, Алексея Васильева, а также экипажам, которые возглавляли лётчики Александр Котелков, Николай Ларионов, Евгений Тимшин, Пётр Губин, Владимир Безбоков, Борис Езерский»<sup>2</sup>.

И хотя обе оценки касаются тех, кто летал на «Три дуба» с посадкой, их можно смело отнести к авиаторам обоих авиакорпусов.

Но не только материальную помощь несли на своих крыльях лётчики АДД. Моральную сторону их работы хорошо выразил Г.Гусак: «Каждый, кто жил в то время на повстанческой территории, помнит, как гул советских самолётов, доставлявших военные грузы, поднимал надежду, помогал преодолеть депрессию у колеблющихся и прямо-таки символизировал, что мы не одни, что у нас есть могучий и верный друг»<sup>3</sup>.

Словацкое национальное восстание потребовало много жертв, в том числе и личного состава АДД. Но оно породило и многих героев. Командиры всех уровней высоко оценили боевую работу личного состава авиаторов, принявшего активное участие в материальном обеспечении Словацкого восстания. Многие из них были награждены советскими орденами и медалями, а 26 человек удостоены звания Героя Советского Союза.

Здесь, правда, следует заметить, что все они были представлены к высоким наградам не только за полёты в Словакию, учитывалась как предыдущая, так и последующая их боевая работа. Но полёты на помощь восставшим словакам стали основным фактором в принятии этого решения. Это замечание ещё в большей степени относится к лётному составу 5-й авиадивизии 4-го авиакорпуса. Здесь основу высоким наградам заложили полёты в Югославию. Список Героев Советского Союза, получивших это звание за боевую работу на Чехословакию, а также список Героев Советского Союза, активно летавших в эту страну, дан в приложении (документ № 105).

Фамилии командиров частей и соединений АДД, которые обеспечивали боевую работу в интересах Словацкого национального восстания, неоднократно назывались на страницах этой книги. И, тем не менее, подводя итоги, следует назвать их снова всех вместе.

15-й гвардейский авиационный Севастопольский Краснознамённый полк (командир гвардии полковник Сергей Алексеевич Ульяновский, а затем гвардии подполковник Владимир Савич Цыганенко); 13-й гвардейский авиационный Рославльский Краснознамённый полк (командир гвардии полковник Константин Петрович Дмитриев); 34-й гвардейский авиационный полк (командир гвардии подполковник Виталий Александрович Гордиловский). Эти авиаполки входили в состав 4-й гвардейской авиационной дивизии (командир полковник Иван Иванович Кожемякин).

14-й гвардейский авиационный Смоленский Краснознамённый полк (командир полковник Вениамин Дмитриевич Зенков); 22-й гвардейский авиационный Севастопольский полк (командир подполковник Александр Алексеевич Баленко); 35-й гвардейский авиационный полк (командир подполковник Владимир Порфирьевич Драгомирецкий). Эти три авиаполка составляли 5-ю гвардейскую авиационную Гомельскую дивизию (командир полковник Павел Иванович Кондратьев, затем С.А.Ульяновский).

Обе авиационные дивизии входили в состав 4-го гвардейского авиационного Гомельского корпуса (командир генерал-лейтенант авиации Георгий Семёнович Счётчиков).

1-й гвардейский авиационный Брянский Краснознамённый полк (командир подполковник Василий Петрович Филин); 23-й гвардейский авиационный Белгородский Краснознамённый полк (командир полковник Григорий Алексеевич Шамраев); 336-й авиационный полк (командир подполковник Давид Михайлович Равич). Эти полки входили в 53-ю авиационную Сталинградскую дивизию (командир генерал-майор авиации Василий Иванович Лабудев).

<sup>1</sup> ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 38, л. 18.

<sup>2</sup> Асмолов А. Война в тылу вермахта. – С. 246 – 247.

<sup>3</sup> Гусак Г. Свидетельство о Словацком национальном восстании. – С. 247.

7-й гвардейский авиационный Гатчинский Краснознамённый полк (командир подполковник Борис Григорьевич Езерский); 29-й гвардейский авиационный Красносельский полк (командир подполковник Николай Григорьевич Афонин); 340-й авиационный полк (командир подполковник Фёдор Фёдорович Степанов). Эти полки входили в состав 54-й авиационной Орловской дивизии (командир генерал-майор авиации Василий Антонович Щёлкин).

Обе авиадивизии входили в состав 5-го авиационного Орловского корпуса (командир генерал-майор авиации Иван Васильевич Георгиев).

В своих мемуарах А.Е. Голованов выделил тех, кто обеспечивал работу боевых экипажей на уровне заместителей командиров авиаполков и командования авиаэскадрилий.

«Нельзя, конечно, обойти молчанием и личный состав этих полков и соединений, который, летая на выполнение боевых заданий, можно сказать, не покладая рук, стремился сделать всё, что в его силах, чтобы помочь своим боевым словацким товарищам. Вот фамилии некоторых из них: заместители командиров полков: М.Д. Козлов, Е.К. Гудимов, Н.И. Бирюков; заместители командиров полков по политчасти К.М. Куликов, С.М. Сошников, Ф.В. Шкода; штурманы полков П.Н. Стёпин, В.М. Чистяков, Ф.С. Яловой, П.А. Польшгалов, А.П. Карпенко; командиры эскадрилий М.Д. Науменков, Г.А. Лебедев, А.Д. Дудаков, В.А. Чепурко, Г.И. Баймурзин, Ф.М. Колясников, А.А. Агибалов, С.В. Жиганов, Г.Г. Агамиров, А.Д. Давыдов, М.Т. Лановенко, Н.Ф. Москаленко, И.Ф. Мандриков, С.А. Лукьянов, М.Ф. Костенко; заместители командиров эскадрилий С.П. Слепцов, М.В. Левин, П.Ф. Шубин, В.Ф. Шеметов, А.Н. Котелков, Л.И. Васильев, А.В. Мансветов, И.Д. Лещенко, М.Г. Синёв, В.М. Безбоков, Н.Н. Поляков, А.И. Калентьев, К.К. Ляшевич, А.И. Судаков, В.П. Каныгин, Г.П. Троценко, А.А. Прилепко; штурманы эскадрилий А.Ф. Попов, И.Е. Скалзуб, И.Р. Евстафьев, Л.Ф. Тюрин, А.А. Андреев, М.П. Орлов, Е.П. Бондаренко, А.П. Христовой, Е.С. Вирченко, С.П. Тимофеев, В.Ф. Тимченко, Ф.С. Румянцев, И.А. Гвоздев, П.Д. Просветов, Д.П. Волков, М.Я. Орлов, П.И. Годунов, П.Н. Воронков и другие»<sup>1</sup>.

Из памяти народов никогда не изгладится полное искренности и верности боевое сотрудничество советского и чехословацкого народов в годы Второй мировой войны. Боевая дружба, порождённая совместной борьбой против общего врага, в послевоенный период переросла в дружбу ветеранскую.

Ежегодно в последние дни лета, в канун очередной годовщины Словацкого национального восстания в социалистическую Словакию приезжали многочисленные делегации советского Комитета ветеранов войны. Среди них часто бывали и те, кто водил свои Б-25 и Ли-2 к «острову свободы» на территории Словакии, в горы Чехии и Моравии. Их всегда принимали с великим радушием и теплотой, принимали, как друзей, протянувших руку помощи в тяжёлое время борьбы. Но особые встречи были у тех, кто в минувшее лихолетье волей судьбы «завязал» узелки личных контактов со словацкими и чешскими людьми.

В городе Банска-Бистрица в послевоенное время был создан музей Словацкого национального восстания. На площади перед ним застыл на вечной стоянке закамуфлированный боевой самолёт. 29 августа 1977 года газета «Комсомольская правда», когда по содержанию она ещё соответствовала своему названию, писала: «Он приземлился навсегда в Банска-Бистрице близ музея Словацкого национального восстания – боевой Ли-2 с бортовым номером «20». Где теперь его пилоты?.. Где бы вы ни были, товарищи, знайте: о вас здесь помнят, ваш самолёт стал памятником. Один за другим по узкому трапу поднимаются в кабину люди. Пожилая женщина, то и дело откладывая вязание, отрывает им билетки.

– Сколько же человек приходит сюда за день?

– Вчера – 1256...».

Был ли самолёт-экспонат боевым – сказать трудно. В своё время И.В. Сталин подарил самолёт Ли-2 К. Готвальду. Позже им пользовались министр внутренних дел ЧССР генерал Чепечка и начальник военного авиационного училища генерал Тыкал. Он-то и передал самолёт музею как экспонат.

Что же касается бортового номера, то, давая самолёту это своеобразное имя, организаторы музея руководствовались историческим фактом, а именно: первый Ли-2, «застрявший» на аэродроме «Три дуба», принадлежал командиру корабля 23-го авиаполка А.П. Нестерову и имел двадцатый номер. Он-то и стал прототипом экспоната.

Следует добавить, что остальные пять авиаполков 5-го авиакорпуса тоже имели самолёты с таким же номером. Вот имена их командиров кораблей: М.Т. Лановенко (1-й авиаполк), В.А. Урсов (336-й), В.Н. Герасимов (7-й), В.В. Блишников (29-й) и П.Я. Соколов (340-й).

В честь сорокалетия СНВ в музее экспонировались документы периода войны. Посетил выставку и бывший техник 1-го чехословацкого авиационного полка Рудольф Жилиак. На одной из фотографий он узнал советского борттехника Владимира Ильича Колоскова, с которым познакомился, когда тот в октябре 1944 года вместе с экипажем и самолётом по техническим причинам несколько дней находился на аэродроме «Три дуба». Через Комитет советско-чехословацкой дружбы Жилиак установил адрес Колоскова и пригласил его в гости. Встреча через сорок лет была сердечной, она породила новый круг словацких друзей. Состоялось свидание борттехника у музея СНС со своей «двадцаткой».

Бывали в Чехословакии и оставшиеся в живых члены экипажа П.Ф. Губина. Как с родными встретились с теми, кто принял участие в их спасении, окружив советских лётчиков заботой и вниманием – Андреем Слеяром, давшим хлеб и карту, Иосифом Марцинеком, приютившем в своём доме, Франтишекком Радачем, поста-

<sup>1</sup> Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. – С. 477.

вившим раненых на ноги. Встречи, воспоминания, митинги, застолья и речи. В них слова-заверения, слова-призывы свято чтить память тех, кто погиб за освобождение Чехословакии, крепить дружбу между советским и чехословацким народами.

Штурман 340-го авиаполка Василий Павлович Разуваев в письме ко мне писал о том, как 19 июня 1974 года он совершенно случайно услышал по радио выступление Хилены Янковой. Когда развернулись события на аэродроме «Три дуба», ей было семь лет, и она своими глазами видела, как погибали советские лётчики за освобождение Чехословакии от фашизма. Девочка дала себе клятву: в честь памяти о них стать учительницей русского языка. Она это сделала.

Разуваев писал: «Я с волнением до слёз слушал чистую русскую речь из уст чехословацкой учительницы. Если бы мне пришлось встретиться с Хиленой Янковой, я бы низко в ножки ей поклонился за её глубокое уважение к нашим лётчикам, за её большое сердце и светлую память, которую она хранит всю жизнь».

В канун 60-летия Великой Октябрьской социалистической революции Герой Советского Союза А.А. Васильев получил из Праги письмо: «Направляем Вам от имени ЦК Словацкого союза борцов против фашизма искренние боевые поздравления и сердечные пожелания. С уважением, любовью и благодарностью вспоминаем мы воинов героической Советской Армии и советских партизан, которые освободили Чехословакию от фашистского рабства. Благодарим Вас лично за вклад в освобождение нашей Родины».

Боевой лётчик ответил: «Дорогие друзья! Глубоко тронут поздравлением в связи с нашим общим праздником – 60-летием Великой Октябрьской социалистической революции. Особенно приятно получить его из вашей страны, с которой у меня связаны воспоминания военного времени. Мне довелось участвовать в операциях советской авиации по поддержке Словацкого национального восстания. Со своим экипажем на самолёте Ли-2 двенадцать раз приземлялся на аэродроме «Три дуба» с бойцами 2-й воздушно-десантной бригады и военными грузами. Особенно запомнился рейс по спасению ценностей словацкого народа в ночь на 15 октября 1944 года. Меня, как и всех советских людей, радуют успехи чехословацкого народа, с которыми он подходит к 30-летию народной власти».

Благодарственные письма, музеи, памятники, ветеранские встречи и переписка – всё это крепило дружбу двух народов в послевоенный период, способствовало сохранению исторической памяти, которая живёт по закону эстафеты, передаётся от поколения к поколению.

Боевое братство, порождённое совместно пролитой кровью в борьбе против общего врага, цементировало советско-чехословацкие отношения. Мы жили в одной большой семье, имя которой – мировая система социализма. У нас был единый военный союз, имя которому Варшавский Договор. Его основы закладывались ещё в сентябре – октябре 1944 года, когда к восставшей Словакии через Карпаты пробивались советские пехотные дивизии, а на их аэродром «Три дуба» держали курс советские самолёты с людьми и грузами.

Почти полвека, объединённые одним общественно-политическим строем, народы наших стран прожили в духе братства и дружбы. Однако и в СССР, и в ЧССР нашлись силы, которым эта дружба оказалась не по вкусу, ибо их целям и планам мешали социализм, его мировая система, Варшавский Договор. Эти силы развалили узы братства не только в своих странах, но и между ними. Они уже многое сделали и продолжают делать, чтобы погасить, вытравить у молодёжи историческую память, в том числе и об освободительной миссии советских Вооружённых Сил.

В.В.Марьина пишет: «Как бы то ни было, но смена чехословацкой парадигмы общественного развития в конце 1989 года, когда произошла так называемая бархатная, или нежная революция, привела к увеличению числа открытых хулителей восстания, раньше не выходивших за рамки пассивно недовольных официально существующими его оценками. Но одновременно мифы и легенды, которых и прежде было немало, сменились новыми»<sup>1</sup>.

Известно, что после так называемой «бархатной революции» нашлись люди, которым помешал поднятый пражанами на пьедестал советский танк – символ братской помощи, вовремя подоспевшей в осаждённую фашистами восставшую Прагу. Его снесли. Но зато серым холодным утром 6 мая 1993 года на Ольшанском кладбище в той же Праге открыли новый... власянецам. Организатор этого кощунства – Пражское отделение народно-трудового союза, то есть НТС. В безымянный до этого холм предателей русского народа, тех, кто вкуче с фашистами воевал против чехов и словаков, воткнули тёмный деревянный крест с тремя белого цвета буквами – РОА. На него водрузили терновый венок мученичества. Какое надругательство над теми чехами, словаками, русскими, кто отдал свою жизнь и пролил свою кровь, освобождая страну от фашистской и власянецкой оккупации!

Лишённое исторической памяти социально-слепое и нравственно-безразличное поколение возвращается намеренно: ему чуждо чувство гордости и гражданской ответственности, чувство преемственности и благодарности старшему поколению, которое хорошо помнит, кто вернул Чехословакии государственную независимость, честь и свободу, какую цену заплатили за неё народы СССР.

Теперь можно легко уводить Чехию и Словакию под нативский зонтик. Откуда и куда этот прыжок? Из Варшавского Договора в НАТО! От кого и к кому этот прыжок? От России, вернувшей в своё время Чехословакии независимость, к Германии, которая на долгие шесть лет лишила её этой независимости.

<sup>1</sup> Россия XXI. – 2003, № 3.



Каково это осознавать тем, кто более шестидесяти лет тому назад, рискуя жизнью, поднимал свои самолёты, нагруженные советским военным имуществом, и держал курс на словацкий аэродром «Три дуба» и другие точки Чехословакии? Каково это осознавать тем советским людям, которые крыльями АДД доставлялись в далёкую страну и там, рискуя жизнью, выполняли различные специальные задания?

Чего больше всего хочет победившая в войне страна? Чтобы помнили о спасённом ею мире и цене добытой победы. Чего хочет страна, принёсшая освобождение другим народам? Чтобы новые поколения этих народов не забывали об этой помощи. Чего хочет ветеран войны? Верить, что его путь к великой Победе в той войне, его кровь, страдания и гибель однополчан были не напрасны. А ещё он хочет, чтобы не ввали, искажая правду войны, и не перечёркивали его самую памятную и самую жертвенную во имя других часть прожитой жизни.

Но как бы там ни было, будем исповедовать назидательное завещание Маршала Советского Союза И.С.Конева: «И никому не позволено осквернять эту дружбу, скреплённую кровью братских народов»<sup>1</sup>.

Знаю, как ветераны ждут превращения рукописи в книгу, верят, что это произойдёт. У меня же оптимизма поменьше. И для этого есть веские причины. Два года в Военном издательстве лежала моя рукопись «Маршрутами специальных заданий». Над ней уже работал редактор. И тут грянули разрушительные ельцинско-гайдаровские реформы, и издательство, а с ним и моя рукопись, попали под их колёса.

Пришлось, взяв ноги в руки, делая хорошую мину при плохой игре, стать на тропу унижительного попрошайничества. Нашёл, выпросил. В 1995 году книга увидела свет. И произошло это лишь благодаря тому, что командующий дальней авиацией И.М.Калугин дал добро на оплату всего тиража.

Три года лежала в издательстве вторая рукопись «АГОН – авиационная группа особого назначения». Для неё не нашёл, не выпросил. И пошёл в дворники. Полгода в Москве мёл отведённый мне участок на Ленинском проспекте. Махну метлой, а из-под неё вылетают рубли. «Намахал» их столько, чтобы хватило на издание книги.

Историческая литература нуждается в государственной опеке, так как все издательства под чутким руководством горе-реформаторов очертя голову кинулись в рынок. Книгоиздание стало бизнесом. А в бизнесе интерес только к тому, что приносит доход. Научная книга на историческую тему особым спросом не пользуется, большого и быстрого навару не даёт, поэтому интерес к ней у дельцов от издательства не пробуждается. А государство умыло руки.

Такая политика – это похороны многих рукописей на историческую тему. Под звуки похоронного марша на кладбище рукописей проследовал не один гроб. Будут и другие. И немало. Ну как тут не вспомнить восклицание Иванушки-дурачка, который, завидев похоронную процессию, изрёк: «Таскать вам, не перетаскать!».

Не хотелось бы завершать свою работу на пессимистической ноте. В тлеющий костёр оптимизма следует бросить хоть одно сухое полено. В июле 1992 года командир корабля 29-го авиаполка Н.П.Малыров написал мне: «Уважаемый Анатолий Михайлович! Я считаю, что Ваша работа имеет большое значение не только для истории, но и для воспитания молодого поколения. Правда, обстановка пока не позволяет Ваш труд обнародовать, но Вы не должны падать духом, и если есть на что жить, обязательно продолжайте свой бесценный труд. В дальнейшем всё окупится с лихвой».

Жить-то на что есть, но не единым же хлебом жив человек! Однако будем надеяться, Николай Павлович! Надеяться на то, что книга станет лучиком света в тёмном царстве тотального беспамятства об освободительной миссии Красной Армии во Второй мировой войне.

*Краснодар, 1995 год*

<sup>1</sup> Конев И.С. Записки командующего фронтом. – С. 342.

## ***А этот небольшой раздел книги можно назвать послесловием...***

Пятнадцать лет, заряженный оптимизмом Н.П.Малярова, я стремился превратить рукопись в книгу. Первую серьёзную попытку предпринял в 1977 году, обратившись с письмом к мэру Москвы Ю.М. Лужкову. Его подписали шесть Героев Советского Союза – Л.Н.Агеев, А.В.Дудаков, М.Т.Лановенко, А.З.Носовец, А.А.Плохов, Ф.С.Яловой. Все они – активные участники беспримерных полётов в Словакию. Но даже такое солидное созвездие не помогло.

Вторую попытку предпринял через год. Вместе с Фёдором Степановичем Яловым посетили словацкое посольство в Москве. Военный атташе принял нас любезно. Стопка конька и чашечка кофе создали непринуждённую обстановку. Были слова благодарности: Яловому – за оказанную помощь словацкому народу в годы войны, мне – за выполненную исследовательскую работу. Были и обещания. На этом всё и кончилось.

И о третьей попытке. Её инициировал бывший радист 13-го гвардейского авиаполка, один из активных участников полётов в Словакию А.А.Фрейдсон. Сейчас он академик Международной академии наук экологии и безопасности жизнедеятельности, доктор юридических наук. В феврале 2005 года, воспользовавшись приездом в Ригу президента Словакии И.Гашпаровича, он обратился к нему с предложением издать книгу в Братиславе. Согласие президент дал. Её выпуск планировался к 65-й годовщине начала СНВ.

Не буду подробно расписывать мои и Фрейдсона дальнейшие попытки реанимировать затухающий на пятилетней дистанции процесс превращения рукописи в книгу. Скажу только, что были новые письма президенту, Чрезвычайному и Полномочному Послу РФ в Словацкой Республике А.И.Удальцову, звонки и визиты в словацкое посольство, звонки и письма директору музея СНВ в Банской-Бистрице Станислову Митчелу. Но...

Уяснив, что и в России, и в Словакии лозунг-призыв – «Ничто не забыто, никто не забыт» – окончательно утратил своё смысловое значение, я решил прибегнуть к самому надёжному спонсору – собственному карману.

Жалею только об одном. За те пять лет, пока собирал материал и работал над рукописью, познакомился (лично и через переписку) не с одной сотней ветеранов. Благо тогда многие из них были ещё живы. Все они, вполне естественно, ждали книгу. Ну а за те три «пятiletки», которые ушли на поиск средств для издания, практически все ветераны ушли из жизни. В мае 2009 года повстречался в Москве с Анатолием Андреевичем Киселем, имя которого на страницах этой книги упоминается несколько раз. А в июле его не стало. Из тех, кто прилетал на аэродром «Три дуба» в далёком сорок четвёртом, в живых остался только один. А ведь писал я главным образом для них, ветеранов. Грустно от этой статистики.

Да и за Державу обидно. Советская помощь народам Чехословакии в годы Второй мировой войны – это наша национальная гордость. Но гордиться можно только тем, что известно, что становится достоянием общественности. Человеческая память не вечна. Ей на смену приходит книга. Именно она со временем становится единственным источником, если хотите, вечной хранильницей тех фактов, которые волей исторического хода событий выходят на государственный уровень. Грош цена тому государству, которое неспособно через книгу воздать должное старшему поколению, создававшему своим трудом, своей кровью и жизнью эту национальную гордость страны. И рвётся связующая нить, и выхолащивается историческая память.

Ненужной оказалась книга и для тех, кому мы помогали. А ведь эта помощь оказалась основополагающей в деле восстановления попорченной врагом государственной независимости. Она была жертвенной и бескорыстной. Экипаж А.А.Васильева в тяжелейших погодных условиях, рискуя жизнью, вывез с аэродрома «Три дуба» драгоценности словацкого народа. После окончания войны советское правительство без тени сомнения вернуло их законному хозяину. Всё до грамма! В послевоенные годы ни у кого из советских людей не было даже мысли о том, чтобы нам хоть чем-то возместили наши затраты и потери при освобождении Чехословакии. Это и понятно: народы наших стран в борьбе с фашизмом делали общее дело.

Пришло время, когда в знак благодарности за оказанную помощь в годы Второй мировой войны от руководства Словакии потребовалась маленькая толика материальных затрат. Но средств не нашлось. И рвётся связующая нить, и выхолащивается историческая память.

В общественной жизни того или иного государства есть события, которые возносятся на самый высокий пьедестал почёта. Это защита страны от агрессии извне. Такое событие – святее Папы Римского. И если это так, то издание книг на тему защиты родного Отечества должно стать государственным приоритетом.

## **П Р И Л О Ж Е Н И Е**

### **Документ № 1**

**Донесение начальника Центрального штаба партизанского движения генерала П.К. Пономаренко о переходе солдат словацких частей на сторону партизан.**

«27 января 1943 года получено следующее сообщение от секретаря Минского подпольного обкома КП (б) Белоруссии тов. Бельского:

«В итоге проведённой политической работы среди чехословацких солдат 101-й словацкий полк полностью разложен. Он настолько парализован, что даже некоторая часть офицеров первого ранга перешла на нашу сторону. Некоторое количество словацких солдат находится в партизанских отрядах нашей группы. Большую работу в этой области проделал политработник, присланный из Москвы, тов. Сколобан Иван Васильевич.

Принимаем меры к разложению всей словацкой дивизии, находящейся в Полесье».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945.**

**Документы и материалы – М., «Терра». – 1999. – С. 265.**

### **Документ № 2**

**Реакция немецкого командования на решение словацкого правительства от 25 августа 1943 года.**

«1 сентября. Словацкое правительство неожиданно сообщило немецкому генералу связи при словацком министерстве обороны, что оно на заседании, состоявшемся 25 августа, поручило министру обороны обеспечить:

1. Постановку новых задач обоим словацким полевым дивизиям только после согласования их с министерством обороны;

2. Введение в бой этих дивизий только после создания необходимых предпосылок (подготовка материальной части, личного состава, обеспечение снабжения).

Немецкий генерал передал 1 сентября это сообщение и доложил, что он поставил об этом в известность немецкого посланника и беседовал со словацким министром обороны. Последний указал на то, что в связи с незначительной и физической, и моральной боеспособностью 1-й и 2-й словацких дивизий использование их на фронте невозможно и что следует избежать внутривнутриполитических последствий неудач на фронте, а поэтому дивизии нужно щадить. Однако Словакия хотела бы символически участвовать в войне, так как её судьба тесно связана с судьбой Германии. В связи с этим немецкий генерал сообщил следующее.

Причина этого шага словаков – сомнение в конечной победе немцев и стремление избежать жертв ради цели, которой уже нельзя достичь, а также страх перед внутривнутриполитическими осложнениями и тенденцией ослабить зависимость от Германии. До сих пор эти дивизии щадил, так как они действительно имели незначительную боевую ценность (плохие офицеры, недостаточная подвижность, дефицит личного состава и т.д.). В этом смысле они представляли собой не дополнительную силу, а скорее опасность. Немецкий генерал поднял вопрос об использовании 2-й дивизии для строительства или для занятия тыловых опорных позиций. Однако предложение словаков в данной форме следует отклонить, так как оно затрагивает сферу полномочий немецкого командования и, кроме этого, из Братиславы нельзя судить о теперешней военной обстановке. Словацкие дивизии должны безоговорочно подчиняться немецким командирам, которые обязаны следить за тем, чтобы задачи, выполняемые ими, соответствовали их возможностям».

**ИВИ, ф. 191, оп. 233, д. 51, л. 34.**

### **Документ № 3**

**Оценка командованием вермахта пригодности словацких дивизий, данная в Дневнике боевых действий за 25 сентября 1943 года.**

«Ранее ШВ ГВ запланировал использование двух словацких дивизий в охране на строительстве Восточного вала. Генеральный штаб сообщил 12 сентября, что 1-я словацкая дивизия пока должна остаться на Крымском перешейке, а затем будет использована в береговой обороне. 2-я словацкая дивизия, охраняющая сейчас железные дороги, могла бы быть использована для строительства Восточного вала, однако частей для её замены не имеется. Командующий немецкими войсками Отланда заявил, что выделение дивизии

невозможно. Поэтому немецкий генерал связи при словацком министерстве обороны сообщил, что необходимость в запланированном ранее использовании обеих словацких дивизий на тыловых опорных позициях отпала, и они могут пока оставаться на своих местах. Использование их на фронтах исключено. Немецкий генерал должен посетить 2-ю словацкую дивизию и сообщить данные о ней.

25 августа словацкое правительство приняло решение о запрещении использования обеих дивизий без согласования с министерством обороны. Решение ШВ ГВ по этому вопросу должно было быть принято после получения словацкой вербальной ноты. Так как она не поступила, НШ ВГВ передал через немецкого генерала подготовленный 16 сентября ответ министерству обороны, в котором были внесены некоторые изменения: решение от 25 августа не может быть признано, так как из Пресбурга (Братислава) правильно оценить обстановку невозможно, словацкие дивизии должны оставаться в безоговорочном подчинении немецкому руководству, ставящему перед ними только такие задачи, которые соответствуют их возможностям. Словацкое решение следует рассматривать как выражение недоверия, так как до сих пор дивизии получали, и будут получать впредь, только посильные для них задачи. Боевое использование их не предусмотрено. Прилагается отчет немецкого генерала связи от 27 сентября о переговорах со словацким премьер-министром д-ром Тука, который потребовал полного вывода обеих словацких дивизий с востока».

**ИВИ, ф. 91, оп 233, д. 51, л. 160.**

#### **Документ № 4**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики от 23 декабря 1942 года Председателю ГКО И.В.Сталину в связи с завершением обучения личного состава 1-го чехословацкого батальона.**

«Прошу Вас принять выражение глубокой благодарности всех бойцов и командиров чехословацкой воинской части в СССР за прекрасный военный материал, которым Советское правительство вооружило чехословацкую воинскую часть. С большим воодушевлением все овладели знаниями для того, чтобы использовать высокие технические качества вооружения против врага свободы и цивилизации, против фашистских орд, которые угрожают СССР и всему остальному миру.

Для меня является честью сообщить Вам, что техническое и тактическое обучение уже вполне закончено и что 1-й батальон уже готов к бою.

Убедительно прошу Вас от имени всех бойцов и командиров состава чехословацкой воинской части в СССР дать Ваше любезное разрешение к отправке 1-го батальона на фронт, и тем самым осуществить пламенное желание всех бойцов и командиров части сражаться против общего врага, по примеру и бок о бок с доблестной и непобедимой Красной Армией.

Прошу принять выражение нашей глубокой благодарности, искреннего восхищения и глубокой преданности.

За верховное командование чехословацкой армии и чехословацкую воинскую часть в СССР начальник чехословацкой военной миссии в СССР полковник Генерального штаба Г.Пика».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 102, л. 82.**

#### **Документ № 5**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г. Пики от 9 июля 1943 года начальнику Генерального штаба Красной Армии Маршалу Советского Союза А.М.Василевскому в связи с награждением «Чехословацким военным крестом».**

«Уважаемый господин Маршал!

С чувством радости и удовлетворения позволю себе довести до вашего сведения, что президент Чехословацкой Республики д-р Эдуард Бенеш присвоил Вам, по предложению чехословацкого правительства, «Чехословацкий военный крест». Это чехословацкое военное отличие является скромным выражением признательности чехословацкого правительства за ваши неоценимые заслуги в деле формирования, вооружения, боевой подготовки и выступления чехословацкой воинской части в СССР в бою против варварских захватчиков, германских поработителей чехословацкого народа.

Господин маршал, своим непосредственным личным участием в решении чехословацких военных вопросов, начиная с подписания чехословацко-советского договора, Вы приобрели громадные заслуги в осуществлении наших чаяний и стали исторической личностью в нашей военной опоре. Президент Чехословацкой Республики вручит вам «Чехословацкий военный крест» лично во время его предстоящего посещения Москвы.

Примите, господин маршал, мои искренние поздравления с отличием, а также выражения моей благодарности и глубокого вам почтения».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 117, л. 125.**

## **Документ № 6**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики от 23 сентября 1943 года начальнику Генерального штаба Красной Армии Маршалу Советского Союза А.М.Василевскому о готовности 1-й чехословацкой бригады к отправке на фронт.**

«Сегодня исполняется два года как вашей подписью скреплено советско-чехословацкое военное соглашение, положившее основание чехословацкой вооружённой борьбы против общего варварского врага, поработившего нашу чехословацкую родину и подло напавшего на миролюбивые народы СССР.

С момента подписания военного соглашения благодаря глубокому пониманию Верховным Главнокомандованием, благодаря вашему неоценимому личному содействию чехословацкой воинской части в СССР она не только была в совершенстве вооружена, но и смогла также выполнить с честью боевое задание, данное ей Верховным Командованием на поле брани.

Сегодня, в день второй годовщины подписания военного соглашения, чехословацкая воинская часть завершила последние приготовления ко второму отъезду на фронт, чтобы всеми своими боеспособными силами принять участие в победоносных боях доблестной Красной Армии, и тем самым помочь освобождению угнетённой Чехословакии и скрепить своей кровью на поле брани братскую дружбу чехословацкого и советского народов.

В день второй годовщины позволю себе, господин маршал, выразить вам горячую благодарность за ваше самоотверженное сотрудничество в создании чехословацкой воинской части в СССР. Прошу Вас также передать Верховному Главнокомандующему победоносной Красной Армии Маршалу Советского Союза Сталину глубокую благодарность чехословацкой армии за его благородную помощь в нашей борьбе за освобождение чехословацкого народа».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 2.**

## **Документ № 7**

**Из записи от 18 декабря 1943 года начальника Военной канцелярии президента Чехословакии А.Гасала о переговорах президента Чехословакии Э.Бенеша с уполномоченным СНК СССР по организации чехословацких воинских частей на территории СССР Г.С.Жуковым.**

«Присутствовали: президент республики д-р Эдуард Бенеш, посол ЧСР Зденек Фирлингер, комиссар государственной безопасности (генерал) Г.С.Жуков, дивизионный генерал Ант. Нижборский, полковник генерального штаба Пика.

Президент, прежде всего, поблагодарил генерала Жукова за его сотрудничество и помощь при организации чехословацких воинских частей в СССР. Генерал Жуков заметил, что это, собственно, лишь его долг в совместной работе за общие цели и интересы.

Затем президент республики нарисовал картину того, как он себе представляет дальнейшее расширение наших частей и их использование, причём отметил, что он уже передал народному комиссару иностранных дел Молотову меморандум, касающийся этих вопросов, и что он ещё будет говорить о них 18 декабря вечером с Маршалом Сталиным. В беседе президент республики подчеркнул, что небольшое количество наших военнослужащих на территории СССР недостаточно для создания таких воинских частей, которые отвечали бы нашим желаниям и действительно необходимы нам на конечном этапе войны. Поэтому он передал Маршалу Сталину просьбу, чтобы все чехословацкие граждане, проживающие на территории СССР и годные к военной службе, были высвобождены для наших войсковых частей.

Генерал Жуков заметил, что не только чехословацкие граждане, но и советские граждане чехословацкой национальности высвобождаются для наших частей. Нынешнее положение таково, что в 1-й отдельной бригаде насчитывается примерно 3000 человек, 200 раненых и больных находится в госпиталях, свыше тысячи человек есть в запасном батальоне в Бузулуке и около 2000 пленных из словацкой армии будут освобождены в самое ближайшее время. Это означает, что можно рассчитывать на общую минимальную численность чехословацких частей в 6000 – 6500 человек немедленно, в настоящее время, причём небольшие пополнения будут постоянно прибывать с территории СССР и, кроме того, будут постепенно освобождаться пленные из вражеских армий и формирований трудовой повинности и из партизанских отрядов в зависимости от того, как скоро они будут взяты в плен или освобождены в результате наступления Красной Армии.

Затем генерал Жуков спросил, какие предложения есть у президента республики в связи с организацией наших частей, имея в виду замечание Маршала Сталина, сделанного во время первого ужина в Кремле, по поводу дальнейшего расширения бригады и превращения её в дивизию, а может быть, и в корпус. При этом он подчеркнул, что если бы это была дивизия, то хорошо её было бы организовать по образцу советской дивизии.

Президент республики обрисовал затем задачи наших частей на конечном этапе войны и вытекающие из этого планы организации 2-х отдельных бригад, объединённых под общим командованием в соединение

более высокой ступени с полагающимися ему подразделениями, истребительной (а, возможно, и штурмовой) авиацией и резервной частью.

1-я отдельная бригада в прежнем составе по моральным, политическим и пропагандистским причинам осталась бы временно в прежнем подчинении, то есть на фронте, но вместе с тем готовилась бы для использования её на конечном этапе войны на чехословацкой территории.

2-я отдельная бригада была бы организована как парашютно-десантная часть так, чтобы она была готова выступить уже в марте 1944 года.

Части усиления, приданные этому соединению более высокой ступени, имели бы танки, противотанковую, полевую и зенитную артиллерию, роты сапёрную и связи.

Авиация состояла бы из истребительного полка (2 – 3 эскадрильи) и, если будет возможно, включала в себя эскадрилью штурмовиков.

Кроме этого, как и прежде, был бы резервный батальон.

В связи с вопросом использования частично или полностью нашей части, созданной в СССР, в случае, если вспыхнет восстание в Словакии, генерал Жуков проявил интерес к вопросам численности словацкой армии, возможностям сопротивления и обороны всей словацкой территории и возможностям той помощи, которую могут оказать в этом сопротивлении части Красной Армии.

Президент республики коротко охарактеризовал географические условия обороны, если бы таковой потребовалась ситуация. В любом случае политические и моральные факторы говорят за то, чтобы на словацкую территорию были сначала переброшены чехословацкие части из СССР для оказания поддержки восстанию и его дальнейшего развития и только позже – советские подразделения. Генерал Жуков признал эту точку зрения правильной.

Далее велись переговоры о материальной поддержке восстания в исторических землях (речь идёт о Чехии и Моравии), которую должна оказать также Великобритания. Генерал Жуков при этом интересовался, будут ли использованы также английские части. Президент республики сообщил, что мы ведём переговоры об оказании помощи парашютными частями, которые бы усилили чехословацкую воздушно-десантную часть, из Великобритании.

Затем президент задавал вопросы относительно военной обстановки и деловых отношений между нашей частью и военными представителями СССР.

Генерал Жуков подчеркнул, что наша войсковая часть обладает высокими военными и моральными качествами. Ещё будучи маленькой частью – пехотным батальоном, она проявила свои высокие военные качества в тяжёлых условиях в оборонительных боях у Соколова и приобрела высокий престиж в Красной Армии и большую популярность у советской общественности. В битве за освобождение Киева Верховное Главнокомандование Красной Армии подготовило более благоприятные условия для использования бригады и достижения успеха. При всём том и чехословацкая бригада выполнила свою задачу очень хорошо. Командир бригады полковник Свобода считается честным, храбрым и способным офицером и пользуется большой популярностью во всём Советском Союзе. Было бы весьма полезно присвоить ему звание генерала...».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – Т. 4, кн. 2. – С. 18 – 20.**

**(Далее документы будут приводиться из этой части тома).**

### **Документ № 8**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии Г.Пики от 5 октября 1943 года Уполномоченному СНК СССР по формированию иностранных воинских частей на территории СССР комиссару государственной безопасности Г.С.Жукову с просьбой о формировании истребительной эскадрильи.**

«По поручению президента республики и Верховного главнокомандующего чехословацкими вооружёнными силами д-ра Э.Бенеша позволю себе обратиться к Вам, с ходатайством о разрешении организовать в рамках чехословацких военчастей в СССР также одной эскадрильи истребительной авиации.

Как политические, так и военные деятели придают, хотя бы символической небольшой авиационной единице, весьма большое значение. Из-за напряжённости с транспортом будет возможно переправить из Англии в СССР лишь небольшое количество обученных пилотов.

Исходя из вышесказанного, прошу, чтобы в случае положительного решения нашего ходатайства Верховное командование Красной Армии предоставило в распоряжение чехословацкой авиационной материал и обеспечило также эскадрилью как наземной, так и механической службами для ухода за машинами.

Одновременно позволю себе просить Вас, чтобы для пополнения эскадрильи было уже сейчас начато обучение десяти пилотов и пяти бортовых механиков из рядов чехословацкого запасного батальона в СССР в одном из советских авиационных училищ».

**Советско-чехословацкие отношения во время Великой Отечественной войны. – С. 354.**

## **Документ № 9**

**Из постановления ЦК КП (б) Украины от 17 июня 1944 года об оказании помощи КПЧ в организации партизанского движения на территории Чехословакии.**

«В целях оказания помощи Чехословацкой Компартии в борьбе с немецкими оккупантами и передачи чехословацкому народу опыта действий украинских партизан в тылу противника ЦК КП(б)У п о с т а н о в л я е т:

Удовлетворить просьбу ЦК Коммунистической партии Чехословакии в оказании помощи в деле развития партизанского движения на территории Чехословацкой Республики, для чего обязать Украинский штаб партизанского движения:

1. Сформировать и направить на территорию Карпатской Украины и Словакии 10 украинских организаторских партизанских отрядов, численностью 15 – 20 человек каждый. Отряды снабдить средствами связи, диверсионной техникой и необходимым вооружением.

Выброску отрядов произвести из Киева на базу действующих на границе с Чехословакией украинских партизанских отрядов с задачей последующего их выхода в районы: Великий Бочков, Мукачево, Ужгород, Гумене и Прешов.

2. Отрядам поставить основные задачи: произвести разведку обстановки, установить связь с местным населением и из числа патриотов Чехословацкой Республики организовать партизанские отряды.

3. Предоставить возможность ЦК Компартии Чехословакии иметь при Украинском штабе партизанского движения своего представителя, который будет принимать непосредственное участие в деле организации чехословацких партизанских отрядов и осуществлять связь этих отрядов с ЦК Компартии Чехословакии.

4. В спецшколе Украинского штаба партизанского движения предоставить 100 мест для обучения направляемых в тыл противника чехословацких партизан. Приём в школу производить через представителя ЦК Компартии Чехословакии при Украинском штабе партизанского движения.

5. Разрешить ЦК Компартии Чехословакии иметь при спецшколе Украинского штаба партизанского движения своих политработников.

6. Украинскому штабу партизанского движения перебросить в партизанские отряды, действующие на территории Чехословакии, группу связи в составе трёх человек от ЦК Компартии Чехословакии».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 85 – 86; Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны 1941 – 1945 гг. – М., «Терра». – 1999. – С. 545 – 546.**

## **Документ № 10**

**Постановление ЦК КП (б) Украины от 13 апреля 1944 года о подготовке организаторов и инструкторов минно-подрывного дела для венгерских, румынских и чехословацких партизанских отрядов.**

«В целях оказания помощи в подготовке специалистов-организаторов и инструкторов минно-подрывного дела для венгерских, румынских и чехословацких партизанских отрядов ЦК КП (б) п о с т а н о в л я е т:

1. Предложить Украинскому штабу партизанского движения подготовить в Школе особого назначения в городе Ровно 300 человек организаторов и инструкторов минно-подрывного дела, из них: 100 человек венгров, 150 человек румын, 50 человек чехословаков. Срок обучения в школе один месяц.

2. Питание курсантов, снабжение их обмундированием, бельём и постельными принадлежностями обеспечивает та организация, которая направляет их в школу для обучения.

3. Ответственность за организацию и качество обучения возложить на начальника Школы особого назначения полковника Выходца».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 510.**

## **Документ № 11**

**Депеша посла Чехословакии в СССР З.Фирлингера министерству иностранных дел Чехословакии от 26 июня 1944 года о помощи Украинского штаба партизанского движения в организации сопротивления на чехословацкой территории.**

«По инициативе находящихся здесь депутатов Главный штаб украинских партизан предоставил нам возможность связи со страной, которая, естественно, не может использоваться в политических целях, а будет служить исключительно только целям боевой информации. Организация уже имеет сеть партизанских баз за фронтом, севернее Карпат. Только что были сделаны первые успешные шаги также на нашей восточной территории. Эти акции будут при нашей помощи энергично проводиться и дальше. Можно предполагать, что большой опыт советских партизан поможет быстро подготовить осуществление плана, о котором здесь шёл разговор с президентом Бенешем. Генералы Кратохвил и Пика были Готвальдом информированы. Они дали

свое согласие и будут, конечно, иметь возможность сотрудничать. Предполагают, что они сами будут по этому вопросу подробно информировать Лондон».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 86.**

### **Документ № 12**

**Из записи беседы заведующего 4-м Европейским отделом НКВД СССР В.А.Зорина с послом Чехословакии в СССР З.Фирлингером 7 августа 1944 года.**

«...Во время беседы Фирлингер сообщил, что чехословацкое правительство проявляет некоторое беспокойство по поводу развёртывания партизанского движения в Словакии в связи с теми сведениями, которые были получены генералом Пикой и нашими военными от прибывших из Словакии организаторов первых партизанских отрядов. По словам Фирлингера, чехословацкое правительство, видимо, обеспокоено тем, что руководство организацией партизанской борьбы исходит из штаба партизанского движения Украинского фронта, который посылает соответствующих людей в районы партизанского движения и направляет партизанскую борьбу. Чехословацкое правительство хотело бы, чтобы партизанские группы были под руководством непосредственно чехословацкого командования и чтобы всё движение было введено в определённые рамки.

Фирлингер пояснил, что некоторые чехословацкие политики боятся, по-видимому, массового развития партизанской борьбы, выказывая страх перед «анархией», которая якобы может быть в стране в результате такого массового развития партизанской борьбы.

По словам Фирлингера, в Словакии уже имеются две значительные группы, готовые к развёртыванию партизанской борьбы, причём в одной из этих групп насчитывается 1000 человек и во второй – 500 человек. С этими группами штаб Украинского фронта, видимо, имеет уже связь, и прибывшие недавно оттуда руководители, с которыми, между прочим, уже говорил генерал Пика, ожидают лишь поддержки оружием и непосредственного приказа к боевым действиям.

Фирлингер добавил, что в ответ на этот несколько тревожный запрос чехословацкого правительства он уже отправил телеграмму, в которой изложил, что, насколько ему известно, штаб Украинского фронта с самого начала координировал свои действия по развёртыванию партизанского движения с командованием чехословацкого корпуса. Поэтому опасения чехословацкого правительства необоснованны и могут быть объяснены неоправданными подозрениями, что советское командование имеет какие-то особые задачи, в отличие от тех задач, которые ставит себе освободительная армия, вступающая на территорию Чехословакии.

В связи с этим сообщением Фирлингера я задал ему вопрос, насколько широко уже развернулась в действительности партизанская борьба в Словакии. Фирлингер ответил, что, по его сведениям и по сведениям генерала Пики, борьба ещё, по существу, не развернута, а только подготовлены кадры и сколочены некоторые группы для развёртывания этой борьбы.

Я тогда выразил удивление, почему Чехословацкое правительство высказывает опасения по поводу руководства этой борьбой, когда самой борьбы ещё нет в действительности.

Фирлингер засмеялся и сказал, что, по-видимому, часть чехословацких реакционных деятелей очень боятся, что чехословацкий народ возьмёт в руки оружие и будет сам изгонять немцев из своей страны.

Отправленной телеграмме Фирлингер пишет также, что обращение чехословацкого правительства к британскому правительству по поводу снабжения оружием резервных словацких частей вызвало у него недоумение. Он пишет, что это было также странно, как если бы де Голль обратился к Советскому Союзу с просьбой перебрасывать оружие для помощи французским партизанам.

Касаясь этого вопроса, Фирлингер спросил меня, дали ли мы какой-либо ответ англичанам на их ноту по поводу снабжения словацких партизан британским оружием и каково содержание этого ответа. Я сказал, что, насколько мне известно, ответ этот послан нами. Мы заявили в нём, что нами изучается вопрос о выступлении двух словацких дивизий и что до окончания этого изучения мы не можем сказать своего определённого мнения по поводу предложения, о котором нам сообщало британское правительство.

В конце беседы Фирлингер передал мне несколько нот по отдельным мелким вопросам...».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 99 – 100.**

### **Документ № 13**

**Записка 1-го Секретаря ЦК КП (б) Украины Н.С.Хрущёва от 15 августа 1943 года на имя И.В.Сталина о помощи Украинского штаба партизанского движения в развитии освободительной борьбы в Чехословакии, Венгрии, Румынии.**

«В июне 1944 года в ЦК КП(б)У обратились представители компартий Чехословакии, Румынии и Венгрии с просьбой оказать им помощь в организации и развитии партизанского движения на территории этих стран.



Практические мероприятия по развитию партизанского движения в этих странах разработаны и осуществляются по поручению ЦКВК(б)У Украинским штабом партизанского движения с участием представителей компартий Чехословакии, Румынии и Венгрии.

С целью подготовки национальных кадров для организаторских партизанских отрядов в июле 1944 года школами особого назначения Украинского штаба партизанского движения было принято и обучено 400 человек чехословаков, венгров и румын, отобранных представителями компартий из числа военнопленных.

Из обученных словаков, румын и венгров сформировано 40 организаторских отрядов, во главе которых представителями компартий поставлены командиры, офицеры из числа бывших военнопленных и партизан соответствующей национальности. В отряды включено по 4 – 5 опытных украинских партизан в качестве штабных работников, инструкторов-минёров, радистов и врачей.

Сформированные отряды полностью обмундированы, вооружены, снабжены средствами связи и перебрасываются самолётами в тыл противника.

На 10 августа 1944 года Украинским штабом переброшено самолётами 32 организаторских отряда общей численностью 491 человек, в том числе: в Чехословакию 12 отрядов, в Венгрию – 8, в Румынию – 7 и 5 организаторских отрядов выброшены на базы украинских партизан на оккупированную территорию Молдавии.

С 18 отрядами имеется устойчивая связь. Выброшенные отряды сообщают о благоприятных условиях для развития партизанского движения, особенно в Чехословакии.

Командир отряда Величко, выброшенный самолётом с группой 11 человек 26.7.44 года в Среднюю Словакию, район Ружомберок, с 6 по 9 августа передал несколько радиogramм, характеризующих положение в Чехословакии. Привожу наиболее важные из них.

«Связались с организацией компартии г. Ружомберок. Руководители: Сольч (Шолц) Ярослав, Стрехай Рудольф. Большие перспективы. Шлите больше оружия».

«Имеется возможность высадки больших десантов. Словацкие войска готовы перейти на сторону Красной Армии».

«Организуем словацкий партизанский отряд 100 человек под командованием словацких командиров. Дайте больше оружия».

«Условия развития словацкого партизанского движения – неизмеримы. В районе Ружомберок, Банска-Бистрица {Банска-Бистрица}, Зволен имеется вооружённых 1500 словаков-партизан».

«В нашем отряде 150 человек. Прошу оружия и специалистов-диверсантов».

«Народная организация Словакии имеет свою армию. Центр находится в Банска-Бистрице, с представителями организации мы связались».

«По агентурным данным, в словацких воинских частях разучивают советский гимн. Некоторые имеют красные знамёна, лозунги: «Да здравствует Сталин».

Просветительный офицер чехословацкого отряда, заброшенный на базу Величко – Мичудик, словак-коммунист, 8 августа сообщил: «В шести деревнях происходят народные выборы. Имеем связь с компартией. Люди прибывают, шлите оружие».

За последние дни Украинский штаб выбросил в Чехословакию на базу Величко 4 новых организаторских отряда, вооружение, боеприпасы и продовольствие. Выброску отрядов и оружия продолжаем.

В августе-сентябре намечено выбросить самолётами в Чехословакию, Венгрию и Румынию ещё 30 организаторских партизанских отрядов, вооружение, боеприпасы и средства связи, всего 160 тонн».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 128 – 129.**

#### **Документ № 14**

**Записка комиссара госбезопасности Г.С.Жукова от 6 декабря 1943 года И.В.Сталину с сообщением о готовящейся оккупации Словакии.**

«6 декабря с.г. начальник чехословацкой военной миссии в СССР полковник Пика сообщил мне, что чехословацкое правительство располагает сведениями (исходящими из германских источников) о намерении Германии в январе-феврале 1944 года оккупировать Словакию.

Подготовительную работу немцы уже ведут. Известно, что составлен список 2000 государственных и общественных деятелей, не внушающих доверия германскому командованию, которые перед оккупацией страны должны быть арестованы.

Однако словацкие военные круги намерены оказать вооружённое сопротивление агрессии, а так как словацких частей для этого недостаточно, то ведётся подготовка к вооружённому восстанию против немцев. Руководство сопротивлением немцам возложено на существующий в Словакии военный центр, находящийся в контакте с чехами.

Из состава нынешнего словацкого правительства немцам по-настоящему преданы только 4 человека: Тиссо (здесь и далее правильно Тисо), Тука, Мах и Карваш.

В связи с изложенным полковник Пика просил сообщить, могут ли чехословаки рассчитывать на помощь словакам со стороны СССР в момент вооружённой борьбы. Конкретно Пика просил сообщить, можем ли мы:

1. Подготовить и перебросить нашими средствами до начала событий 25 словаков из числа военнослужащих чехословацких воинских частей на территории СССР для организации связи, посадочных площадок и баз вооружения в Словакии.

2. Выбросить с воздуха нашими средствами необходимое вооружение для повстанцев (районы будут указаны чехами).

3. В момент боёв с немцами поддержать с воздуха словаков действиями авиации, подвергнув бомбардировке базы и коммуникации немцев как в самой Словакии, так и в пограничных с ней районах.

4. Помочь словацким частям прикрытия, которые вступят в борьбу с немцами, выброской некоторого числа наших авиадесантных частей.

Я обещал полковнику Пика довести просьбу чехов до сведения Советского правительства.

Прошу Ваших указаний».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 110 – 111.**

### **Документ № 15**

**Записка комиссара госбезопасности Г.С.Жукова от 1 марта 1944 года И.В.Сталину о беседе с чехословацкими военными представителями по вопросу помощи СССР в случае вооружённого восстания в Словакии.**

«По указанию тов. Молотова я встретился с чехословацкими генералами Нижборским, Пика и Кратохвил, которые просили меня поставить перед Советским правительством вопрос, в каких конкретно размерах они могут рассчитывать на военную помощь со стороны СССР в случае, если в Словакии начнётся вооружённое восстание населения против немцев, а также в каком объёме они могут рассчитывать на помощь СССР в строительстве и развёртывании чехословацкой армии в период окончания войны и послевоенный период.

При постановке вопроса о Словакии чехи исходили из следующих положений:

а) в случае попытки немцев оккупировать Словакию, словаки окажут вооружённое сопротивление, в котором примут участие словацкие части;

б) этим сопротивлением руководит подпольный центр, уже связавшийся с чехами;

в) до начала назревающих в Словакии событий туда необходимо перебросить воздухом ранее обещанные советским правительством 50 000 комплектов стрелкового оружия;

д) к началу событий или, если позволит обстановка, то несколько ранее, перебросить в Словакию 2-ю парашютно-десантную чехословацкую бригаду, сформированную в СССР;

е) поскольку этих сил недостаточно, чехи хотели бы получить от нас до двух стрелковых дивизий, перебросенных воздухом в Словакию и обещание поддержать их с воздуха действиями наших ВВС;

ж) имея в своём распоряжении эти силы, они считают возможным в течение длительного времени оборонять Словакию от немцев и связать этой операцией крупные немецкие силы, так как Венгрия, откуда границы открыты – не выступит, опасаясь ударов с воздуха со стороны союзников.

Свои расчёты чехи строят на том, что с севера границу Словакии составляют горы, имеющие только семь перевалов, доступных для тяжёлой техники; с запада имеется несколько удобных для сопротивления рубежей (река Морава – Белые Карпаты, высоты на восточном берегу реки Ваг, долина реки Грона), которые последовательно можно оборонять небольшими силами, а Венгрия, граница с которой удобна для вторжения в Словакию, из-за боязни репрессий с воздуха со стороны союзников не будет вторгаться на территорию Словакии.

По указанию тов. Молотова эти вопросы были обсуждены мною с генералом армии тов. Антоновым. Тов. Антонов считает, что если даже и перебросить в Словакию 2 стрелковые дивизии, как просят чехи, то мало вероятно, что удастся удержать немецкие войска на границах Словакии и организовать стабильную оборону, а расчёты на то, что Венгрия будет себя держать нейтрально в случае боёв, завязавшихся в Словакии, – утопичны. Венгрия, по меньшей мере, пропустит через свою территорию любое количество немецких войск и этого будет достаточно для того, чтобы сломить организованное сопротивление в Словакии, располагающее столь незначительными силами.

Кроме того, сама переброска 2-х стрелковых дивизий воздухом является тяжёлой задачей. Тов. Голованов, которого запрашивал тов. Антонов, сообщил, что он мог бы выделить не более 170 транспортных самолётов. Такое количество самолётов (из расчёта грузоподъёмности каждого по 20 бойцов с вооружением) должно было бы сделать не менее 6 – 7 рейсов только для того, чтобы доставить на место личный состав 2-х стрелковых дивизий со стрелковым вооружением, без артиллерии и тылов. Некоторое количество тяжёлой техники вообще было бы невозможно доставить на место, исходя из ограниченной грузоподъёмности транспортных самолётов (2000 кг).

Самолёты должны были совершать посадку, а для этого необходимо иметь не менее 5-и подготовленных аэродромов, площадью 1200 на 200 метров, с запасом горючего для заправки самолётов на обратный рейс и надёжным прикрытием также с воздуха. Естественно, что этих запасов горючего в Словакии нет, и чехи нам гарантировать это не смогут.

Необходимо также учесть, что если первый рейс и будет удачным, то затем немцы окажут сильное противодействие в воздухе, а дальность расстояния, исключая возможность истребительного прикрытия с нашей стороны, приведёт к тяжёлым потерям. Кроме того, нам пришлось бы питать эти обе дивизии тоже воздухом и в дальнейшем и, таким образом, связать этой операцией значительное количество своей транспортной авиации.

Тов. Антонов считает целесообразным рассматривать операцию в Словакии только как возможность создания большого плацдарма активной партизанской борьбы на территории Словакии. Он заявил, что Генеральный штаб Красной Армии считал бы выгодным, если бы такой плацдарм был создан, так как он свяжет известные силы немцев. Полагаем, что из этого и нужно исходить при рассмотрении предложения чехов.

Тов. Антонов считает возможным, если по политическим соображениям предложение чехов будет Вами признано приемлемым, обещать им:

а) переброску воздухом в Словакию 2-х парашютно-десантных бригад (одной чехословацкой, сформированной в СССР, и другой нашей);

б) выброску в районе Новый Тарг (Новы-Тарг) – Новый Сонч (Новы-Сонч) групп поляков для организации партизанских отрядов по северным склонам Карпат;

в) доставку воздухом на базы, указанные чехами, ранее обещанных Советским правительством 50 тысяч комплектов стрелкового вооружения;

г) порекомендовать чехам отказаться от мысли строить стабильную оборону в целом всей Словакии против немцев в начальной фазе операций, а использовать эти две бригады как ядро для развёртывания мощного партизанского движения за счёт мобилизации и вооружения местного населения.

Вместе с тем тов. Антонов оговаривается, что такая операция была бы очень трудной для нас, потребовала бы затраты значительного количества транспортной авиации и была бы связана с большими потерями как в личном составе, так и в материальной части.

Что касается переброски обещанных чехам Советским правительством 50 тысяч комплектов стрелкового вооружения, то по весу это составит 963 462 кг, и, таким образом, потребуется до 500 транспортных самолётов на один рейс...

Генерал Нижборский в ближайшие дни намерен возвратиться в Лондон и настойчиво просит дать ему ответы на поставленные вопросы.

В связи с изложенным прошу Ваших указаний».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 111 – 114.**

## **Документ № 16**

**Записка Ф.И.Голикова и Г.С.Жукова от 3 марта 1944 года И.В.Сталину и В.М.Молотову о беседе с чехословацкими представителями относительно помощи СССР в развитии освободительного движения в Словакии.**

«2 марта сего года в связи с предстоящим отъездом генерал-лейтенанта Нижборского в Лондон, мы приняли приглашение чехов на прощальный ужин.

Со стороны чехов присутствовали: посол Фирлингер, генерал-лейтенант Нижборский и генерал-майор Пика.

С нашей стороны: генерал-полковник Голиков, комиссар государственной безопасности Жуков, комиссар государственной безопасности 3-го ранга Фитин и генерал-майор Евстигнеев.

В конце ужина чехи подняли вопрос о той помощи, на которую они могли бы рассчитывать со стороны СССР для развёртывания событий в Словакии.

Мы убедили их в том, что главное внимание на первых этапах следует обратить на развёртывание мощного партизанского движения на основе привлечения местного населения, а не на организацию и ведение стабильной обороны силами крупных регулярных армейских частей, о переброске которых воздухом в Словакию они ставят вопрос. Чехи согласились с нашими доводами и предложили такой план:

1. Через 2 – 3 недели выбросить в Словакию 5 групп с задачей создать базы по приёму людей и наладить связь.

2. В конце апреля с.г. выбросить дополнительно 20 групп с аналогичными задачами. В связи с тем, что чехословацкие воинские части в СССР ощущают острый недостаток в офицерских кадрах, они просили помочь им технически в том, чтобы как можно быстрее доставить воздухом из Лондона 20 – 30 офицеров специалистов-десантников.

3. После того, как будет установлена связь и созданы базы, приступить к переброске на эти базы оружия, ранее обещанного чехам Советским правительством в количестве 50 000 комплектов.

4. Примерно в мае месяце выбросить в Словакию 2-ю чехословацкую воздушно– десантную бригаду, сформированную в СССР и использовать её как руководящее ядро для формирования партизанских отрядов из местного населения.

Посол Фирлингер заявил, что было бы также целесообразным перебросить в Словакию несколько групп (отрядов) офицеров и бойцов Красной Армии для того, чтобы использовать это обстоятельство в пропагандистских целях среди местного населения.

Чехи просили содействия Советского правительства в выполнении этого плана.

Обсуждение конкретных вопросов о военном сотрудничестве после войны мы ответили под тем предлогом, что в настоящее время производится техническое изучение выдвинутых проблем и, таким образом, сейчас разговор на эту тему носил бы отвлечённый характер.

Докладывая об изложенном, просим Ваших указаний».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5. – С. 114 – 116.**

### **Документ № 17**

**Депеша министра национальной обороны Чехословакии С. Ингра от 10 июля 1944 года начальнику чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пике о плане антифашистского выступления словацкой армии.**

«Направляю Вам предполагаемый план деятельности чехословацких частей в соответствии с заявлением Словацкого военного командования. Информировать русское командование. Русский военный атташе получил такой же текст непосредственно:

В Словакии недавно была установлена связь с группой офицеров, которые не согласны с фашистским режимом и выступают против сотрудничества с немцами. В ответ на наш призыв они создали организацию единомышленников и распространили её деятельность на воинские части и военные учреждения. Они привлекли на свою сторону в войсках уже 60 – 70 процентов военнослужащих – сторонников плана выступления армии против режима и превращения её в составную часть чехословацких вооружённых сил, воюющих против немцев под руководством чехословацкого командования за границей.

Я назначил одного командира этих частей и выбрал офицера, который не командовал на Восточном фронте, и поддерживаю с ним регулярную связь. В соответствии с полученными данными я предложил следующий план:

Две пехотные дивизии, дислоцированные в районе Минчол – Вигорлат выступят тогда, когда будет достигнуто соглашение с русским командованием в борьбе против общего врага, и помогут русским частям проникнуть через Карпаты.

Первая дивизия расположена в районе Бардейова, вторая – районе Медзилаборца. Обе дивизии насчитывают: 22 500 человек, 15 000 винтовок, 1000 лёгких пулемётов, 250 тяжёлых пулемётов, 50 ПТО, 150 миномётов, 70 артиллерийских орудий.

В Средней Словакии (Зволэн – Банска-Бистрица – Брезно) уже сосредоточиваются находящиеся там части, которые одновременно с действиями полевых дивизий займут район сосредоточения и, возможно, поведут борьбу вплоть до соединения русских войск с пехотными дивизиями.

Оставшиеся в тыловых гарнизонах части будут пополнены путём объявления мобилизации; они усилят части в Средней Словакии и будут готовы к борьбе с врагом. Подготовка уже завершается. Снаряжения достаточно для пехотных частей, что касается тыловых частей, я буду стремиться пополнить их запасы.

В Восточной Словакии до сих пор нет ни немецких, ни венгерских частей.

Обсудите с русским командованием сроки осуществления плана с точки зрения операции на Восточном фронте, к которой подключится Словакия. Пока подготовьте три группы офицеров связи и радиотелеграфистов. Дополнения к плану и подробности сообщу после получения запрошенных пояснений».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 87 – 88.**

### **Документ № 18**

**Запись беседы заместителя наркома иностранных дел СССР В.А.Зорина с послом Чехословацкой Республики в СССР З.Фирлингером 20 июля 1944 года о положении в Словакии.**

«...По информации военного министра Ингра две словацкие дивизии (22 500 человек) находятся сейчас в области Минчол – Вигорлат, где германских и венгерских войск нет. Лондон имеет связь с некоторыми офицерами из этих дивизий, причём, по информации военного министра, эти дивизии намерены вести борьбу совместно с Красной Армией против немцев, когда Красная Армия войдёт в Восточную Словакию. Сведения из Лондона, о которых я только что рассказал, свидетельствуют о том, что среди словаков, безусловно, сейчас

есть значительные колебания, но он не видит пока активных действий, которые могли бы оказать реальную помощь Красной Армии. В то же время, – заметил Фирлингер, – имеется немало сведений о том, что в Карпатской Украине и других районах местное население всё большее принимает участие в организации отдельных партизанских групп, и партизанское движение могло бы развиваться широко, если бы со стороны военных и оппозиционных лидеров были предприняты активные шаги к руководству этим движением, но этого, однако, до сих пор ещё не видно».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 7, л. 39.**

### **Документ № 19**

**Депеша начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики министру национальной обороны Чехословакии С.Ингру от 24 июля 1944 года в связи с готовящимся выступлением двух дивизий словацкой армии против немецко-фашистских войск.**

«Ваше сообщение передано Верховному командованию Красной Армии и доведено до сведения Советского правительства. Генерал Жуков дал мне следующий письменный ответ: «Советское правительство не имеет возможности установить срок выступления двух словацких дивизий и считает, что было бы целесообразным, чтобы чехословацкие органы, которым подчиняется военная организация, существующая в этих дивизиях, руководствовались при определении срока их наступления действительным состоянием готовности этих дивизий к выступлению и учитывали стратегическую ситуацию, которая сложилась к тому времени».

Насколько я могу судить, о конкретной задаче можно будет договориться с Верховным Главнокомандованием Красной Армии, когда части в Словакии будут в полной готовности. Можно было бы предвидеть и введение в бой 2-й бригады (десантной) для решения следующих задач: облегчить переход между Ужицким и Дуклинским перевалами (включая оба этих перевала) при взаимодействии с советскими частями с севера. После получения сообщения о боевой готовности обеих дивизий я обсужу вопрос о совместной акции».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 95 – 96.**

### **Документ № 20**

**Записка Л.З.Мехлиса от 5 августа 1944 года на имя И.В.Сталина о приземлении на территории СССР словацкого самолёта с К.Шмидке и М.Ферьенчиком на борту.**

«У нас приземлился словацкий самолёт. На самолёте находились два пассажира и экипаж из трёх человек. Один из пассажиров назвал себя Шмитке (здесь и далее правильно Шмидке), руководителем компартии Словакии, членом Национального Совета Словакии и членом Военного Совета Словакии. Все три организации подпольные.

Второй пассажир – подполковник Фервенчик (здесь и далее правильно Ферьенчик), тоже член Военного Совета Словакии (подпольного).

Они привезли с собой много интересных документов. Самолёт, на котором они летели, они получили от словацкого военного министра. Более подробно сообщим шифром.

Прошу выслать «Дуглас» на аэродром Галич для отправки этих людей в Москву».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5.**

### **Документ № 21**

**Запись беседы генерал-майора Н.В.Славина с К.Шмидке 7 августа 1944 года.**

«Славин – Мне поручено выслушать Вас и затем передать командованию Ваши вопросы. Но прежде я хотел бы узнать, как Вы устроились?»

Шмидке – Устроились мы ничего, хорошо, но вот у нас остаётся мало времени, т.к. мы уже потеряли три дня из-за вынужденной посадки, которую нам пришлось совершить.

В первую очередь мне хотелось бы связаться со Словакией и узнать о возможности возвращения нашего самолёта, так как он по приказу военного министра убыл с заданием на разведку (это официальный документ для немцев), и теперь по истечении всех возможных сроков его возвращения необходимо получить указания от военного министра. Телеграмма эта будет зашифрована.

Славин – А шифродокументы и шифровальщик у Вас есть?»

Шмидке – Да, всё есть. Это всё нужно было сделать вчера в час ночи. Если не будет возможности сегодня послать депешу, то хотя бы необходимо предупредить о времени связи на дальнейшее. Всё это можно

сделать через товарища Морозова. Он всё знает, и я хотел бы завтра получить ответ. Я думаю, если нельзя самолёту возвратиться обратно, то его придётся сдать здесь Советскому командованию, а лётчиков передать в словацкую часть, находящуюся в СССР.

Следующий и главный вопрос, который имеется у меня, – это установить контакт с Советским Генеральным штабом о координации действий между Красной Армией и Словацкой Армией против немцев. В переданных мною документах в Генеральный штаб Красной Армии военный министр Словакии Чатлаш (здесь и далее Чатлош) рекомендует, как лучше сделать, чтобы вся Словацкая армия приняла участие в борьбе против немцев. Главный Уполномоченный Национального Совета и Военный Совет договорились о координации выступления Словацкой армии и всего народа вместе с Красной Армией. Даже если что-либо случится, мы выступим одни. Мы к этому готовились и продолжаем готовиться.

*Кузнецов* – Какова численность армии и сколько Вы можете выставить войск?

*Шмидке* – Мы сейчас имеем под ружьём 50 тысяч человек (3 дивизии в Словакии, 1 мотодивизия в Румынии и 1 дивизия в Италии). Кроме этого, имеются некоторые технические части и гарнизоны по городам – это тоже около 20 тысяч человек, а всего мы можем выставить 100 – 120 тысяч человек. Оружие для них имеется. Для выдачи оружия и организации частей и подразделений у нас в каждом гарнизоне выделен один офицер, который будет руководить этим делом. Каждый гарнизон у нас имеет определённую задачу, даже если ему придётся действовать в отрыве от всей армии. Кроме этого, у нас имеется небольшая армия партизан – человек 600 – 800, которые сейчас на границе с Прикарпатской Украиной нарушают линии коммуникаций и линии связи противника.

*Кузнецов* – Каково Ваше влияние в армии?

*Шмидке* – Армия всецело в нашем распоряжении. Военный министр, зная, куда мы направляемся, дал нам план и различные другие документы, которые мы привезли сюда и они находятся всецело в наших руках. Командующий армией – генерал Туранец, хотя и прогерманец, но он ничего сделать не может, так как он является только юридическим командующим, и все вопросы разрешаются и делаются без него. Начальник Генерального штаба подполковник Готлиб (правильно – Я.Голиан) тоже наш человек, который входит в состав политического совета Национального Комитета, и армией руководит Военный Совет, членами которого являюсь я и подполковник Ферьенчик.

Несмотря на то, что правительство Словакии можно считать самым реакционным, Словакия является самой демократической страной из всех оккупированных стран, и Красная Армия пойдёт там по дорогам, усеянным цветами.

*Славин* – Есть ли в правительстве прогерманские элементы?

*Шмидке* – Есть, но они сделать ничего не могут. Словакия не оккупирована немцами, и там немецких войск нет, имеется только шпионаж немцев и гестапо, которое ведёт наблюдение за правительством, но вообще наше положение крепкое. Наше правительство выполняет все требования немцев включительно, даже до того, чтобы выставить наши две дивизии на ваш фронт, которые сейчас отозваны. Вот в свете сказанного, нам хотелось бы узнать, как нам лучше помочь со стороны Красной Армии в деле организации этого выступления.

*Кузнецов* – Каково вооружение Словацкой армии?

*Шмидке* – Вооружение, конечно, не модернизированное.

*Ферьенчик* – Наша дивизия имеет на вооружении: винтовки, лёгкие и тяжёлые пулемёты, миномёты, артиллерию (один лёгкий полк – 10 см пушки и группа тяжёлых пушек – 15 см). Танков, самолётов и противотанкового оружия мы не имеем.

*Кузнецов* – Кроме изложенного Вами на словах вопроса о координировании действий, есть ли какой-либо документ или карта?

*Шмидке* – На прошлой неделе, 2 августа, к Вам в Союз на нашем самолёте вылетели разведчик Корецкий и капитан Коза с рядом документов, в том числе и планом координирования действий, составленным Военным Советом. Теперь я тоже привёз примерно такой же документ от военного министра, который, не зная о нашем плане, предлагает свой, примерно такой же план.

*Кузнецов* – Разница в этих двух планах есть?

*Шмидке* – Почти нет.

*Кузнецов* – Когда вылетел Корецкий, он знал о плане военного министра?

*Шмидке* – Нет, военный министр передал этот документ уже после на несколько дней. Кроме этого, я хотел сообщить Вам о том, что немцы сейчас концентрируют в районе Кошице – Ужгород две армии в составе 8 – 10 дивизий, около 20 тысяч казаков Власова и венгерских войск. Всего примерно 12 – 15 дивизий. Точные данные может Вам сообщить наша разведка по радио. Эти войска немцев предназначены для контрудара на Львовском направлении, который они готовят. Вспомогательный удар, видимо, будет наноситься из района Мукачево. Данные об этом я сообщил на фронте тов. Мехлису и некоторые из них перевёл, а некоторые они сфотографировали.

Следующий вопрос, который я хотел бы Вам сообщить, – это я как руководитель компартии хотел встретиться с тов. Димитровым и тов. Готвальдом и доложить им о политическом положении. Здесь имеется представитель Чехословацкой компартии, а мы там, на месте создали Словацкую компартию, и мы находимся в более лучшем положении, чем коммунисты в Чехии. Если у нас коммунистам дадут 10 – 15 лет тюрьмы, и они

сидят не больше года, а затем их выпускают, и даже к сидящим в тюрьме хорошее отношение, то там они платятся головой. Кроме этого, мне хотелось ознакомиться с содержанием договора, заключённого между Советским Союзом и Чехословакией.

*Кузнецов* – Когда создан Национальный Совет?

*Шмидке* – В декабре 1943 года. Председателя там ещё нет, но было 8 человек, из них четыре коммуниста и четыре гражданских, теперь в нём 17 человек и опять-таки поровну, семнадцатым является введённый в состав Совета начальник Генерального штаба.

Кроме этого, у меня имеется ещё несколько менее важных вопросов. Нам хотелось бы связаться с нашей словацкой частью в СССР. Они готовят, а затем выбрасывают где попало своих людей для работы в Словакии, но эти люди, которые выбрасываются, или попадают в руки гестапо и жандармерии и пользы не приносят. От имени Военного Совета Словацкой армии хотел бы просить одного Вашего офицера, знающего хотя бы немецкий язык как советника армии. Безопасность его гарантируем. От себя лично просил бы связать меня с семьёй, она проживает в Москве по ул. Горького в гостинице «Люкс». Вот, примерно, все мои вопросы.

*Кузнецов* – Кто командовал и теперь командует 1-й мотодивизией?

*Шмидке* – Юра, а сейчас Покник, т.к. Юра был снят и арестован гестапо.

*Кузнецов* – Он сейчас в тюрьме?

*Шмидке* – Нет, он сейчас на свободе и даже в мундире. Теперь он выполняет государственное задание по распределению 40 тысяч беженцев-украинцев, направленных в Словакию немцами. Он должен был приехать сюда и остаться здесь как офицер связи, но ввиду спешности нашего отъезда его не нашли.

*Кузнецов* – Как относится к Юре командующий армией?

*Шмидке* – Лично враждебно, но он ничего ему не сделает. Юра живёт легально, но под наблюдением гестапо.

*Славин* – У Вас есть сведения об аэродромах в Словакии?

*Шмидке* – Да, имеются, кроме этого, их вёз сюда Корецкий. У нас имеется только три пригодных аэродрома для посадки Ваших самолётов, но на них можно высаживать Ваши десантные части. Все аэродромы будут в наших руках ровно через час после начала выступления. Мы также имеем возможность поддерживать с Вами связь по радио.

*Кузнецов* – У вас имеются письменные полномочия?

*Шмидке* – Нет, мы их не выдаём...».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5.**

## **Документ № 22**

**Докладная записка генерал-майора Н.В.Славина заместителю начальника Генерального штаба Красной Армии генералу армии А.И.Антонову о беседах с К.Шмидке 7 и 8 августа 1944 года.**

«Докладываю:

По Вашему приказанию мною 7 и 8 августа были приняты прибывшие лица из Словакии – Шмидке Карл и подполковник ветеринарной службы Ферьенчик Микулаш.

Шмидке заявил, что он является руководителем компартии Словакии и одновременно членом Национального Совета и Военного Совета Словакии. Весной прошлого года был командирован на работу по линии тов. Димитрова. Работник аппарата тов. Димитрова – тов. Морозов имел встречу с ним и удостоверил его личность. Ферьенчик в Москве первый раз и является посланным делегатом вместе с Шмидке. На приёме Шмидке Карл сообщил мне следующие вопросы, которые он должен разрешить в СССР:

1. Как представитель Военного Совета Словацкой армии он должен установить контакт с Генеральным штабом Красной Армии для увязки вопросов о взаимодействии Словацкой и Красной Армий в предстоящих операциях против немцев и одновременно проинформировать Генеральный штаб Красной Армии о конкретной обстановке, сложившейся в Словакии в данное время. Кроме того, сообщить все сведения, которые он имеет о группировке немецкой и венгерской армий и подготовке ими контрудара против Красной Армии. Разъясняя этот вопрос, Шмидке сообщил:

1) В конце марта или начале апреля этого года Тисо с группой членов правительства был вызван в ставку Гитлера. Гитлер в ходе беседы сказал, что отход немецкой армии из России вызывается не причинами тактических соображений, а тем, что наступление Красной Армии вынуждает их к отходу.

2) Далее сообщил, что помочь Словакии при создавшейся обстановке он будет не в состоянии и что Словакия должна рассчитывать на свои собственные силы. Тисо заверил Гитлера, что они примут все меры к тому, чтобы не допустить Красную Армию в Словакию и будут защищать свои границы. Такое решение вопроса оградило Словакию от оккупации её немцами и создало предпосылки к организации всех национальных сил внутри страны.

2. По обстановке в стране сообщил:

Наряду с существующим правительством Тисо, под руководством коммунистической партии, которая является ведущей, создан национальный совет, в который входят 17 человек. Среди них: 8 человек коммунистов, 8 человек других партий и групп, кроме того, семнадцатым членом введён начальник Генерального штаба армии подполковник Голиан. Коммунистическая партия является ведущей партией в стране, и её поддерживает 60 – 70 % населения страны. Общее настроение всех кругов за тесный союз с Советским Союзом и за обеспечение всех мероприятий, направленных к продвижению Красной Армии, и за полный разгром гитлеровской Германии.

### 3. Оценка отдельных руководителей.

Тисо – проводя внешнюю линию за продолжение борьбы Словакии на стороне Германии, не препятствует сколачиванию национальных сил против Германии и ищет пути к сближению с Советским Союзом.

Чатлош – военный министр – Словакия должна ориентироваться на Советский Союз. Желает установить непосредственную связь с руководством Красной Армии и находится под влиянием коммунистической партии. В своих планах обещает всемерную поддержку Красной Армии.

Маг (А. Мах) – министр внутренних дел – Германия войну проиграла, Словакия должна идти своей дорогой. Ориентировку на Советский Союз считает правильной, ибо этот союз обеспечит свободу словацкого народа.

### 4. Вооружённые силы Словакии.

В настоящее время Словацкая армия имеет укомплектованных полностью три дивизии численностью по 15 тысяч человек каждая. Из них две дивизии дислоцированы вдоль северо-восточной границы Словакии и одна в центральной части Словакии. Помимо этого, имеются специальные части и мелкие гарнизоны в западной Словакии. Численность этих частей равна примерно 20 – 25 тысячам человек. В целом мы имеем возможность мобилизовать армию в 100 – 120 тысяч человек и если к этому прибавить численность отзываемых с фронтов словацких дивизий (одна в Румынии, вторая в Италии), то общее количество возможно будет довести до 150 тысяч человек

Боеприпасами обеспечены на один месяц, продовольствием на два месяца. Самолётов разных устаревших конструкций 30 штук. В армии не имеется танков, противотанковых ружей, боевой авиации, авиабомб. Словацкая армия готова выступить плечом к плечу вместе с Красной Армией против немецкой и венгерской армий до полного их разгрома.

### 5. Силы и намерения противника (немцев и венгров).

Немцы построили сильные оборонительные рубежи по всей северной и восточной границе Прикарпатской Украины, которые включают железобетонные огневые точки, противотанковые рвы и другие заграждения.

Опираясь на этот оборонительный рубеж, немцы могут попытаться нанести удар по советским войскам в районе Мукачево – Ужгород в общем направлении на Львов и вспомогательный удар из района Кошице в направлении Перемышль. Для выполнения этих задач в районах Мукачево – Ужгород сосредоточены две немецкие армии по 4 дивизии в каждой и 5 – 7 венгерских дивизий, всего 12 – 15 дивизий. Кроме того, в этом районе сосредоточено около 20 тысяч казаков власовцев. В районе Кошице сосредоточиваются разбитые на советско-германском фронте немецкие дивизии, где они пополняются и доукомплектовываются. Нумерация дивизий неизвестна, но задачу по уточнению их они могут поставить разведке. Немецкая авиация этого направления из района Львова перенесла свои базы в район Дебрецен.

Что касается собственно Словакии, то немцами фактически оккупирована только узкая полоса её западной части, граничащая с Австрией и Чехией. В этой полосе в районе Веллевари (60 км северо-восточнее Вены) сосредоточено около 1500 немецких самолётов, имеются бетонированные подземные ангары и мастерские. Значительная часть самолётов рассредоточена по отводным дорожкам в лесу. Задачей этой авиации якобы является прикрытие с воздуха промышленных районов Вены, Брно, Винернайштата и Винер-Нейштадт Будапешта.

### 6. Планы словаков.

Основная задача состоит в том, чтобы сохранить страну от немецкой оккупации путём внешних обязательств перед Германией и созданием видимости подготовки к обороне против Красной Армии. Если всё же Германия попытается оккупировать Словакию всеми силами и средствами, имеющимися в их распоряжении, оказывать немецким войскам вооружённое сопротивление, используя также партизанские методы борьбы. Если у Советского командования будут намерения направить свои войска на юг против Венгрии, то они готовы обеспечить свободный проход и помощь частям Красной Армии по всей территории Словакии, а их войска готовы к совместным действиям. Основной и главной задачей является установление непосредственной связи с руководством Красной Армии с тем, чтобы сообщить о действительной обстановке, сложившейся в Словакии, и получить указания о дальнейших действиях. Для выполнения этой задачи прибыла эта делегация в Советский Союз.

### 7. Какую помощь хотели бы словаки получить от Красной Армии.

1. Для ознакомления с действительной обстановкой в Словакии, установления взаимодействия и практической помощи армии – в самом срочном порядке выделить советника, безопасность которого они гарантируют.

2. Поставить перед Словацкой армией конкретные задачи для выполнения и указать сроки действий.



3. Для ускорения захвата наиболее важных заводов, аэродромов – помочь им нашей авиацией.

Они будут готовы к приёму воздушно-десантных войск на любом аэродроме Словакии через два часа после извещения.

Никаких просьб о помощи им вооружением, боеприпасами и другими видами военного имущества тов. Шмидке не поднимал.

8. Разные вопросы.

а) Чехословацкая армия в СССР, не зная действительного положения в Словакии, имеет попытки сбрасывать на парашютах группы людей. Эта деятельность чехословацкой армии в СССР, кроме вреда, пользы никакой принести не может. Создаётся лишь сложная ситуация для словаков, находящихся на Родине, так как эти десанты нередко попадают в руки гестапо. От выброски подобных десантов они советуют воздержаться.

б) согласно одному из пунктов договора между СССР и Чехословакией, заключённого в этом году, при вступлении Красной Армии на территорию Чехословакии гражданская администрация этой территории возлагается на уполномоченных, назначенных находящимся в Лондоне правительством Чехословакии. Таких уполномоченных Словакия не примет, и они им не нужны, так как для осуществления этих задач создан национальный комитет в самой Словакии, который и примет на себя эти функции. По этому вопросу словаками сделано представление Бенешу.

в) по имеющимся в Словакии сведениям, в Германии ощущается острый недостаток в авиабензине и масле. В настоящее время в Германии якобы остался всего трёхнедельный запас горючего.

г) все заводы сельхозмашин в Чехии прекратили выпуск основной продукции и теперь выпускают противогазы.

В заключение Шмидке сказал, что он хотел бы иметь встречу с послом Чехословацкой Республики Фирлингером и ознакомить его с политической платформой Словакии и одновременно ознакомиться с содержанием договора, заключённого между Советским Союзом и Чехословакией.

Приложение: письмо военного министра Словакии Чатлош».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5; ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 171, л. 161 – 165;  
Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах.  
Документы и материалы. – М., «Терра». – 2000. – С. 478 – 481.**

### **Документ № 23**

**Депеша посла Чехословакии в СССР З.Фирлингера министру иностранных дел Чехословакии от 28 августа 1944 года о результатах переговоров с председателем Словацкого национального совета К.Шмидке.**

1. «Вчера вечером меня с согласия советских властей посетил делегат Словацкого национального совета. Согласие было дано через Пику, и я сам просил Пикю присутствовать при беседе. Речь идёт о лице, которое действует в Словакии уже год и представляет группу, лояльную по отношению к президенту и ЧСР. Эта группа, по-видимому, действительно, представительная, уже в марте сего года она направила Бенешу краткий отчёт о своей деятельности. Мы имели продолжительную и подробную беседу. С учётом её доверительного характера я представлю материал о нём только правительственному делегату. Речь идёт не только о политической, но и военной акции, которая уже сейчас полностью созрела, подготовлена и будет осуществлена, особенно если произойдёт немецкая оккупация, по договорённости с Главным командованием Красной Армии и с согласия наших военных властей, которые информированы о ней.

Что касается чехословацких «квислингов», нет никаких намерений кого-либо прощать. Словацкий национальный совет прямо дал им понять, что они предстанут перед судом народа.

2. Вчера я имел возможность в присутствии наших делегатов вновь напомнить Вышинскому об идее Бенеша относительно словацких «квислингов». Вышинский вновь подтвердил, что Советское правительство не имеет намерения защищать предателей. Вышинский, самое большее, допускает, что «квислинги» могут быть на короткое время использованы для определённых целей.

3. Вало подробно информировал меня о последнем решении правительства против меня. Это подтвердил мне также Лаушман. Я был этим очень удивлён, так как решение состоялось, очевидно, на основе ложных сведений и без какого-либо моего участия. Я просил правительственного делегата, чтобы в присутствии другого члена правительства Виеста и членов Государственного совета Вало и Лаушмана выслушать заслуживающих уважения свидетелей, прежде всего Пикю, Готвальда и Шверму. Я убеждён, что объективное расследование покажет, что я вообще не принимал прямого участия в этом деле, что я был, как представитель государства, лишь в самых общих чертах информирован о нём, что всю информацию я немедленно сообщал правительству, в отношении которого и в этом деле я действовал совершенно корректно. Так что, если кто-то хочет упрекнуть меня, что я советовал сохранить равновесие и доверие к советским компетентным деятелям,

то речь идёт о совершенном непонимании всей ситуации. Я убеждён, что этим своим советом я мог принести только пользу, и вновь этот совет повторяю.

4. Прошу уведомить об этой депеше президента».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 110 – 111.**

### **Документ № 24**

**Письмо военного министра Словакии Чатлоша, привезённое К. Шмидке и переданное советскому военному командованию.**

«Словакия, находясь в зависимости от Германии, которая диктует ей линию внешней политики, была вынуждена объявить войну СССР и его союзникам. В настоящий момент сила немцев слабеет и цепи зависимости, которыми Германия опутала Словакию, теряют свою прочность. Малый народ, находящийся в столь зависимом положении, вынужден прибегать к помощи своего могущественного соседа. Он счастлив, если имеет возможность обратиться за помощью к тому государству, которому симпатизирует. Сегодня наступил момент, когда свободу словацкого народа будет защищать не чужой народ, а его кровный брат. Наш народ должен занять выжидательную позицию, чтобы Словакия не постигла несчастная судьба Италии.

Задача Словакии и СССР состоит в том, чтобы не начинать преждевременных боёв на словацкой территории, потому что в скором времени дело пойдёт гораздо легче, без боёв. Недалеко от Кошице венгры имеют важные стратегические резервы, которые они намерены использовать против советских войск на территории Восточной Словакии. Венгры укрепляют свои позиции и уже сейчас начинают заботиться об обороне горных перевалов Ляпков и Дюкла.

Мы, словаки, не хотим допустить этого, а потому стараемся вселить в немцев и венгров убеждение, что для обороны вполне достаточно наших собственных сил. В этом деле нам должен оказать помощь СССР в своих собственных интересах. Желательно, чтобы, точно договорившись с нами заранее, советские войска перешли на этом участке в ложное наступление и сделали вид, что не могут преодолеть оборону словацких частей. Таким образом, у немцев и венгров не будет основания для того, чтобы навязать свою помощь словакам, которым они станут доверять.

Словаки будут осуществлять военное сотрудничество с СССР следующим образом. Советские войска должны оказать энергичное давление на горный перевал Ужок и южнее против Венгрии, чтобы там сковать, возможно, большее количество венгерских сил. Далее, они должны наступать севернее Карпат по направлению к Трнаве и Кракову. Фланговому удару со стороны Словакии им не следует опасаться, так как словаки предупредят их, если немцы и венгры попытаются устроить какую-нибудь ловушку. После того, как советские войска овладеют Краковом, они смогут организовать успешные наступательные операции против Венгрии и Германии с южных и западных границ Словакии. Словацкое войско обеспечит быстрое и беспрепятственное прохождение советских войск через словацкую территорию, и само перейдёт в наступление против Венгрии. Необходимейшее условие осуществления этого плана состоит в том, чтобы хранить в строгой тайне соглашение словаков с советскими войсками и не выдать этой тайны неосторожной пропагандой. В то же время надо продолжать сотрудничество с немцами и венграми вплоть до наступления решающего момента. Таким образом СССР добьётся крупных успехов на этом участке фронта.

В решающий момент словацкое военное руководство совершит государственный переворот. Нежелательные элементы будут отстранены от руководства, а организации, созданные прежним режимом против воли народа, прекратят своё существование. Словацкая военная диктатура найдёт понимание и поддержку во всех слоях общества. Война с СССР и его союзниками будет прекращена, и одновременно Словакия объявит Венгрии войну, которая сразу же вызовет положительный отклик в широких массах. Немедленно будут уничтожены все немецкие и гражданские органы на территории Словакии, и советские войска получат возможность осуществлять крупные операции. Однако при этом необходимо, чтобы словацкая армия сохранила свою самостоятельность, действуя в тесном контакте с советскими войсками, и сотрудничала с чешскими частями на принципах полного равноправия, в противном случае могут возникнуть трения с обеих сторон и крупные конфликты.

Желательно, в случае принципиального согласия, создать постоянную комиссию, которая держала бы обе стороны в тесном контакте и не допускала военной и политической несправедливости.

На первых парах управление словацким государством должно находиться в руках военных лиц и лишь впоследствии оно перейдёт к профессиональным политическим деятелям. Подпольная организация словацких большевиков может способствовать установлению взаимного контакта. По окончании войны внутривнутриполитические решения не должны противоречить интересам СССР. Словакия должна получить возможность держаться самостоятельной точки зрения насчёт советско-чехословацких взаимоотношений, причём она должна находиться в непосредственном контакте с СССР».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5; Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С.481 – 482.**

## **Документ № 25**

### **Боевое донесение командира экипажа Героя Советского Союза Г.А.Тарана о результатах полёта в Словакию с К.Шмидке и М.Ференьчиком на борту.**

«На подходе к первой запасной цели, где были выложены костры, нами была дана ракета, обозначающая «я свой». Костры были погашены. Ушли на основную цель. Подошли на высоте 2500 метров, так как лежащие вокруг горы не давали возможности производить полёт на меньшей высоте. Обнаружили сигнал, обозначающий аэродром. Снизилась между двумя хребтами гор до высоты 300 метров. Для детального ознакомления с аэродромом прошли бреющим полётом с зажжёнными фарами. Площадка вполне обеспечивала безопасную посадку: огнями обозначалась и полоса, и сам аэродром.

Самочувствие пассажиров и особенно главного было плохим, и мы вынуждены были запросить разрешение произвести посадку, чтобы обеспечить безопасность доставки пассажиров. В течение тридцати минут ждали разрешения, но из-за сильных помех и непрохождения волн в горах ответа на борт не получили. Сели в 00.45 5 сентября.

Аэродром расположен в 125 километрах севернее города Будапешта и севернее города Зволена 8 км в ущелье гор. Ночной старт – линия огня через весь аэродром, ворота захода на посадку обозначались одним фонарём, расположенным в 100 – 120 метрах вправо от линии огня.

На аэродроме были встречены представителем СССР капитаном Егоровым, который ознакомился с нашим заданием и пассажирами. Экипаж командой аэродрома был встречен дружелюбно, гостеприимно и настоятельно просили поехать в Банска-Бистрицу для беседы с правительством Словакии. Но из-за малого запаса тёмного времени это невозможно было сделать. Пассажиры горячо благодарили весь экипаж за благополучную доставку. После тёплого прощания с пассажирами, командованием словацкой армии и партизанами мы вылетели в 02.25, пробыв на земле один час сорок минут. Посадка на аэродроме Станислав в 04.10».

**АДВТ, 8. 68, оп. 1, д. 120, л. 92.**

## **Документ № 26**

### **Из информации Украинского штаба партизанского движения К.Готвальду от 19 августа 1944 года о росте антифашистских настроений среди военнослужащих словацкой армии и развитии партизанского движения в Словакии.**

«Об усилении столкновений между отступающими немецкими войсками и словацкими воинскими частями.

Украинский штаб партизанского движения получил от партизанских отрядов, действующих на территории Чехословакии и Венгрии, целый ряд донесений об усиливающихся столкновениях между немецкими воинскими частями, с одной стороны, и словацкими и венгерскими частями – с другой».

«О морально-политическом состоянии словацких войск.

По свидетельству командиров партизанских отрядов, действующих на чехословацкой территории, морально-политическое состояние словацкой армии можно охарактеризовать следующим образом:

Словацкая армия симпатизирует Красной Армии и ждёт момента, когда она будет иметь возможность вместе с ней выступить против немецких войск. Население с нетерпением ожидает прихода Красной Армии».

Командиры отрядов сообщают:

Величко, 10 августа 1944 г.

«По информационным данным в словацких воинских частях разучивают советский гимн. У некоторых частей имеются знамена и лозунги: «Да здравствует Сталин!».

Квитинский, 11 августа 1944 года.

«Мы часто встречаемся с офицерами словацкой армии. Среди словацкого народа и армии проявляются антинемецкие настроения. Словаки симпатизируют нам и Красной Армии».

Величко, 13 августа 1944 года.

«Наступление 2-й пехотной дивизии, целью которого было окружить и разгромить партизан в районе Низких Татр, превратилось в манифестацию дружбы между словацкими солдатами и офицерами и партизанами».

Величко, 17 августа 1944 года.

«16 августа немцы выслали группу словацких солдат в количестве 30 человек на боевую разведку. Вместо боевых действий произошло братание между словацкими солдатами и партизанами». «Пехотная рота командира Владислава Эли, которая является частью 4-го словацкого полка, готова перейти к партизанам».

Квитинский, 17 августа 1944 года.

«14 августа в наш отряд перешло 9 словацких солдат с полным вооружением».

О развитии национально-освободительного движения в Чехословакии.

«Чехословацкий народ поднимается на борьбу против немецких оккупантов, о чём свидетельствуют факты нарастающего народного движения, которое ширится по всей Чехословакии.

Командиры отрядов сообщают:

Величко, 8 августа 1944 года.

«Условия развития словацкого партизанского движения являются неограниченными».

Калина, 11 августа 1944 года.

«Народная организация в Словакии имеет свою армию, расположенную на северо-востоке Словакии. Центр национально-освободительного движения находится в Банска-Бистрице».

Сечанский, 13 августа 1944 года.

«11 августа 1944 года в деревне Лужна появился отряд жандармов и словацких военнослужащих в количестве 80 человек, чтобы арестовать партизан, которые расстреляли автомашину с немцами. К ним пришли партизаны и начали вести переговоры. В результате переговоров с командиром партизанского отряда капитан жандармов заверил, что его группа не будет бороться против партизан».

«Командир словацкого взвода заявил, что солдаты не хотят бороться против русских. Он обещал, что через несколько дней приведёт к нам всех своих людей, он обратил наше внимание на готовящееся наступление немцев против партизан в районе Низких Татр».

Величко, Калина, 8 августа 1944 года.

«Словацкий народ и армия готовы объединиться на борьбу с немецкими оккупантами. Руководители словацкой армии просят вас дать сигнал к совместному выступлению. План совместного выступления против немцев готов, мы договорились о совместных действиях. Мы послали нашего представителя в Братиславу, чтобы он заключил окончательное и официальное соглашение».

Величко, 17 августа 1944 года.

«В районах Ружомберока, Банска-Бистрицы, Брезно и Зволена существуют разнообразные и действующие активно партизанские отряды, состоящие из словаков, русских и французов в количестве 1500 человек. Мы проводим работу для того, чтобы объединить эти отряды в словацкое партизанское соединение».

«1500 французских пленных солдат и офицеров, которые находятся в Венгрии, в результате нашей работы посредством агентуры, находящейся в Братиславе, переходят в партизанские отряды. Срок перехода назначен на 25 августа».

«Организовался французский партизанский отряд в количестве 52 человек из бывших военнопленных, находящихся в Германии. Командиром отряда является старший лейтенант Ланнуриен Жорж, командир эскадрона 5-го кавалерийского полка 20-й кавалерийской бригады. Французский партизанский отряд, численность которого постоянно растёт, просит передать генералу де Голлю заверение отряда в том, что он будет в Словакии бороться до полной победы над немцами».

О мерах немцев против партизан.

«Немецкие власти предпринимают всё для того, чтобы ликвидировать растущее национально-освободительное движение в Чехословакии. При этом, кроме военной силы, они используют также провокации для того, чтобы дискредитировать партизанское движение».

Командиры партизанских отрядов сообщают:

Величко, Калина, 11 августа 1944 года.

«Мы захватили приказ генерала Часенкуша (по-видимому, Чатлош) 2-й пехотной дивизии № 12843, в котором дивизии приказывается уничтожить партизан в районе Низких Татр».

Волянский, 9 августа 1944 года

«В Центральной Словакии выдаёт себя за партизан часть групп власовцев, которые грабят население, насилуют женщин». «Целью таких групп является дискредитировать партизанское движение и натравить население на партизан».

Величко, 17 августа 1944 года.

«В районе Банска-Бистрицы в качестве партизан действуют власовцы. Мы направили группу для того, чтобы задержать их».

Величко, Калина, 14 августа 1944 года.

«12 августа 1944 года в Словакии введено осадное положение».

Начальник Украинского штаба партизанского движения генерал-лейтенант Строкач».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 105 – 107.**

### **Документ № 27**

**Депеша начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики от 31 июля 1944 года министру национальной обороны Чехословакии о поставках советского оружия силам Сопротивления в Словакии.**

«О поставках запрошенного нами оружия я вёл переговоры с представителем генерала Жукова (который находится вне Москвы) генералом Давыдовым. Принципиальное согласие было дано раньше, однако прежде

чем оно будет сделано официально, советские органы хотят точно знать, кто получит оружие, подготовлена ли его безопасная приёмка и складирование и определены ли точно места, куда его нужно доставить. Советская сторона должна поставить оружие, но хочет иметь уверенность, что оно попадёт в надёжные руки, а не останется лежать где-нибудь мёртвым грузом.

Прошу сообщить все подробности, с указанием количества оружия для отдельных мест. Есть ли возможность, чтобы самолёт мог приземлиться на подготовленное место, аэродром или поле. Я запрашиваю комплекты оружия в соответствии с № 295 секр. (не публикуется) и ручные гранаты. Рекомендую, независимо от получения оружия от СССР доставить оружие также из Англии. Сегодня этот вопрос срочный, а вооружение никогда не будет лишним. Часть радиостанций мы могли бы поставить за счёт корпуса, у которого их имеется в запасе около 20».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 98.**

### **Документ № 28**

**Записка заместителя Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР генерал-майора А.М.Давыдова от 27 августа 1944 года на имя И.В.Сталина с сообщением о возможной в ближайшее время оккупации Словакии германскими и венгерскими войсками.**

«27 августа 1944 года я имел встречу с начальником чехословацкой военной миссии генералом Пика, который мне заявил, что им получено сообщение от подполковника Голиана (нач. штаба словацкой армии) о том, что в ближайшие дни, а возможно, и с 27 августа 1944 года, ожидается оккупация Словакии германскими и венгерскими войсками. Ожидается приход трёх дивизий «СС», из них – одна с юга из области Кошице и две дивизии с запада, возможно, из г. Вены. В связи со слагающейся обстановкой подполковником Голианом принято решение:

1. Оказать сопротивление оккупации Словакии немецким и венгерским войскам.

2. Тыловые гарнизоны словацкой армии остаются на месте, а полевые части, находящиеся на карпатских перевалах от Мушина до Лубкова (1-я и 2-я пехотные дивизии словацкой армии) идут на соединение с частями Красной Армии.

Одновременно с этим подполковник Голиан просит командование Красной Армии:

1. Выбросить одну парашютно-десантную бригаду на аэродром «Три дуба» (8 километров севернее г. Зволена).

2. Одну парашютно-десантную бригаду выбросить для занятия аэродрома в районе г. Попрад (около деревни Святой Пётр).

3. Провести бомбардировку железной дороги на участке Кошице – Ужгород, Лученец – Левице, Петржалка – Девин, Куты – Влара.

4. Провести бомбардировку шоссе на участке Кошице – Ужгород, так как здесь будут проходить колонны немецких войск.

Генерал Пика также сообщил, что Верховный главнокомандующий чехословацкой армией – президент республики господин Бенеш и генерал Ингр отдали из Лондона следующее распоряжение:

1. Оказать сопротивление оккупации немецкими и венгерскими войсками.

2. 1-й и 2-й пехотным дивизиям при наличии взаимодействия с частями Красной Армии перейти через перевалы (в Карпатах) и присоединиться к Красной Армии, если же этого по обстановке сделать нельзя, – обороняться на месте от наступающих немецких и венгерских частей.

3. Удерживать области Средней Словакии и часть железной дороги Врутки – Попрад – Прешов.

4. Сосредоточить все тыловые части в Средней Словакии и действовать совместно с партизанами.

Главномандующий чехословацкой армией г-н Бенеш просит Верховное командование Красной Армии сообщить своё мнение и возможность поддержки словацких частей со стороны Красной Армии.

Докладывая вышеизложенное на Ваше решение, прошу указаний, что мне ответить генералу Пика».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5.**

### **Документ № 29**

**Донесение командующего 1-м Украинским фронтом Маршала Советского Союза И.С.Конев от 2 сентября 1944 года И.В.Сталину о переговорах с заместителем командира восточнословацкого корпуса полковником В.Тальским.**

«Полковник Тальский в беседе высказал соображение, что в случае наступления наших войск в западном направлении словацкие 1-я и 2-я дивизии, которые расположены по линии границы, могли бы

наступать в восточном направлении с целью соединения с Красной Армией... Наш фронт в районе Кросно находится от словацкой границы в удалении 30 – 40 км. Для соединения со словацкими частями и партизанским движением Словакии, если будет Ваше решение, целесообразно было бы провести совместную операцию левым флангом 1-го Украинского фронта и правым флангом 4-го Украинского фронта для выхода на словацкую территорию в районе Стропков, Медзилаборце. Для операции 1-й Украинский фронт может привлечь четыре стрелковые дивизии 38-й армии и 1-й гвардейский кавалерийский корпус. Направление удара: Кросно, Дукля, Тылява. На это же направление желательно привлечь 1-й чехословацкий корпус. Операцию можно начать через семь дней. Прошу Ваших указаний по этому вопросу».

ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 56, л. 122.

### **Документ № 30**

**Записка Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР генерал-майора А.М.Белянова от 30 августа 1944 года на имя И.В.Сталина о начале восстания в Словакии.**

«30 августа с.г. я имел встречу с начальником чехословацкой военной миссии генералом Пика, который просил передать Вам его просьбу об ускорении ответа на вопросы, изложенные на Ваше имя в нашем письме от 27 августа с.г. № 673.

Во время встречи генерал Пика сообщил, что Чехословацкое правительство в ночь на 30 августа с.г. призвало к восстанию население и войска Словакии.

По имеющимся у генерала Пика данным, восстание якобы началось и что в руках восставших находится четыре города, в том числе и город Ружомберок.

Прошу Ваших указаний».

Новая и новейшая история. – 1996, № 6.

### **Документ № 31**

**Записка начальника штаба ВВС Красной Армии Г.А.Ворожейкина от 1 сентября 1944 года И.В.Сталину о перелёте на территорию СССР 29 самолётов из Словакии.**

«Всего перелетело 29 самолётов. На аэродроме Львов село 19 самолётов: 2 Ме-109, 4 ФВ-189 и 13 легкомоторных, преимущественно спортивных самолётов разных типов; в Рава Русская сел 1 самолёт, Самбор – 2 самолёта, Волица (6 км ю.з.Пшевурск) – 2 самолёта, Золочев – 1 самолёт, Луцк – 1 самолёт, Мелец – 1 самолёт, Ветлин (8 км вост. Ярослав) – 1 самолёт и Ясенка (8 км сев. Жешув) – 1 самолёт. Все самолёты вылетели с аэродрома Прешов (140 км юго-западнее Перемышль).

На самолётах, приземлившись в Львове, перелетело 47 человек: 24 лётчика, 18 штурманов, 4 механика и 1 вооруженец; среди названных лиц находится полковник Генштаба словацкой армии Тальский и командир авиаотряда майор Трынка.

По сообщению начальника штаба Львовского военного округа генерал-майора Городецкого все интернированные словаки 31 августа направлены в штаб 4-го Украинского фронта».

Новая и новейшая история. – 1996, № 6.

### **Документ № 32**

**Записка Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР генерал-майора А.М.Белянова от 9 сентября 1944 года И.В.Сталину в связи с запросом начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики о словацких самолётах, перелетевших в СССР.**

«8 сентября с.г. начальник чехословацкой военной миссии в СССР бригадный генерал Пика обратился ко мне с просьбой подтвердить перелёт из Словакии в СССР 24-х самолётов с несколькими офицерами, в том числе начальника штаба полевых дивизий в Карпатах полковника Тальского.

Генерал Пика также просит сообщить ему количество перелетевших лётчиков и возможность их переподготовки на советских истребителях.

Прошу Ваших указаний».

Новая и новейшая история. – 1996, № 6.

### **Документ № 33**

**Некоторые сведения о высшем командном составе словацкой армии, полученные из информации перелетевших в Советский Союз словацких лётчиков.**

«Руководит вооружёнными силами Словакии генерал 1-го класса Чатлош, ему подчинены: командующий тылом, он же начальник штаба ВС полковник пехоты Пильняк, командующий сухопутной армией генерал второго класса Туранец, начальник штаба сухопутной армии полковник пехоты Татарко, командующий ВВС полковник Баллай. По показаниям командира наблюдательной группы ВВС Словакии майора Гулянец, перелетевшего на нашу сторону 30 августа, командующий ВВС отстранён от занимаемой должности, вместо него назначен командующий сухопутной армией генерал Туранец.

Штаб ВВС дислоцируется в г. Тренчин. В составе ВВС Словакии до 260 – 280 самолётов (боевых 140 – 150). Часть указанных самолётов во время бомбардировок англичанами аэродрома Братислава были уничтожены, а часть улетела на сторону Красной Армии. В середине июля 1944 года в связи с перебазируванием наземных войск на границу была сформирована смешанная авиагруппа под командованием майора Ю.Тринка. Вся эта группа 30 августа перелетела в Советский Союз».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 211, л. 609.**

### **Документ № 34**

**Шифровка начальника Украинского штаба партизанского движения генерала Т.А.Строкача от 1 сентября 1944 года, направленная начальнику ГШ КА и командующим 1-м и 4-м Украинским фронтами о состоянии партизанского движения на территории Словакии.**

«На территории Словакии в районах городов Ружомберок, Св. Мартин, Микулаш, Прешов действует 20 украинских и словацких партизанских отрядов, общей численностью около 3000 тысяч человек. Партизаны вооружены пулемётами, автоматическим оружием и винтовками. Отряды имеют надёжную радиосвязь с УШГД. Штабом продолжается выброска самолётами в эти районы новых партизанских отрядов, вооружений, боеприпасов. . .Партизанам даны указания вести боевую деятельность совместно с воинскими частями.

Командир партизанского отряда Волянский сообщает, что партизаны совместно с частями словацкой армии взяли Микулаш. Убито 30 немецких солдат и 3 взято в плен. Арестованы пронемецкие офицеры Горский, Кинючек, Сондей. Партизаны заняли и удерживают аэродром Микулаш, могущий принимать до ста самолётов. Над городом Микулаш реет Красное знамя. Солдаты на касках нарисовали красные звёзды. Волянский готовится занять город Брезно.

Командир партизанского отряда Егоров сообщает: им установлена радиосвязь со штабом словацких воинских частей в Банска-Бистрице. Встретился с начальником штаба восставшей словацкой армии Тальским в присутствии руководителя в Банска-Бистрице. Они сообщили, что генералы Малар и Туранец будут убраны и заменены полковником Тальским и подполковником Голианом. Офицерами словацкой армии арестован и доставлен к Егорову генерал Туранец. Егоров держит его под арестом в своём лагере.

Командир партизанского отряда Величко совместно с подполковником Голианом провёл собрание 128 офицеров, заключил договор о совместной борьбе против немцев. Производится мобилизация народа. Роздано 85 пулемётов и 1120 винтовок для вооружения народа».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 210, л. 371;**

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 574;  
Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С.482 – 483.**

### **Документ № 35**

**Из дневника заведующего 4-м Европейским отделом НКВД В.А.Зорина о беседе с послом Чехословакии в СССР З.Фирлингером 29 августа 1944 года.**

«Военная миссия получила некоторые сведения о начавшихся военных действиях вступивших в Словакию немецких войск против партизанских отрядов, которые были сформированы в последнее время в Словакии. Фирлингер добавил, что в воскресенье, 27 августа в посольстве и военной миссии было большое возбуждение по этому поводу и было намечено, что Фирлингер и Пика посетят Вышинского, чтобы осветить перед ним положение в Словакии, но так как более полных данных о событиях получено ещё не было, то решено было пока отложить такое свидание с Вышинским. Фирлингер просит иметь в виду, что события в Словакии могут развиваться уже в ближайшие дни достаточно бурно.

Поздно вечером, во время моего отсутствия, Фирлингер неоднократно звонил в отдел и просил поставить его в известность, как только я вернусь в Наркомат. В два часа ночи, после моего возвращения из Кремля, я имел телефонный разговор с Фирлингером.

Он сообщил, что то, о чём он говорил мне во время сегодняшней беседы, подтвердилось и что сообщения из Словакии говорят о серьёзности обстановки там. Сегодня ночью министр обороны Словакии генерал Чатлош выступил в Братиславе по радио и объяснил, что в связи с деятельностью партизан на территории страны, в Словакию вступили немецкие войска и что задача населения – помочь немцам ликвидировать выступления партизан.

Военная миссия получила ряд сообщений об активности партизанских выступлений против немцев и рассматривает последние сообщения, как начало серьёзного обострения всего положения в стране. В связи с этим Фирлингер просил меня передать товарищу Вышинскому о желании Фирлингера и Пики посетить Вышинского 30 августа в то время, которое он найдёт возможным, чтобы обменяться мнениями по поводу этих событий в Словакии».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 7, л. 107.**

### **Документ № 36**

#### **Записка К.Готвальда «К событиям в Словакии» направленная в Народный комиссариат иностранных дел (не ранее 1 сентября).**

«Вступление немецких войск на территорию Словакии началось, по сообщениям братиславского и берлинского радио, 29 августа 1944 года. Братиславское марионеточное правительство мотивирует введение немецких войск в Словакию исключительно деятельностью партизан на территории Словакии как «русских парашютистов».

Перед вступлением немецких войск имели место несколько выступлений членов братиславского правительства, которые заявили, что Словакии не угрожает немецкая оккупация в случае, если там будет сохранён порядок. Во всех выступлениях были острые нападки на деятельность партизан.

Введение немецких войск на территорию Словакии – до 29 августа крупный немецкий гарнизон в Словакии был только в городе Малацкий (Западная Словакия) – натолкнулось на вооружённое сопротивление партизан и части словацкой армии. Это явствует и из сообщений братиславского радио.

30 августа братиславское радио передало выступление так называемого словацкого президента Тисо, который признал, что «многие честные словаки, не только из народа, но и из словацкой армии», примкнули к партизанам. Тисо далее заявил, что «солдаты должны подчиняться только приказам братиславского военного командования и никакого другого командования в стране». То же самое повторил после него генерал Малар.

31 августа братиславское радио несколько раз передавало призыв к словацким солдатам, офицерам, рабочим, членам жандармерии и полиции вернуться на свои места.

31 августа в 23 часа братиславское радио сообщило, что город Банска-Бистрица находится в руках партизан, и призвало словаков не слушать передачи «партизанской радиостанции» в г. Б.-Бистрице. (В этом городе есть действительно радиостанция). Одновременно братиславское радио заявляло, что партизаны «навязывают народу национальные комитеты и проводят мобилизацию».

Лондонское радио на чешском и словацком языках (особенно в передачах «Голос республики») широко освещает события в Словакии.

Лондонское правительство объявило словацкие партизанские отряды и словацкие воинские части, сражающиеся против немцев, частью чехословацкой армии и стало издавать сводки «командования чехословацкой армии на родине». По этим сводкам, бои происходят особенно в районе Поважской области, в районах городов Жилины, Поважска-Бистрицы, Тренчина (Центральная Словакия), Галанты, Лученца (теперь Венгрия), Левочи, Кужмарока (Восточная Словакия). Лондонское радио вчера заявило, что «основная часть Словакии находится в наших руках» и что враг проявляет большую активность с воздуха.

Чехословацкое правительство в Лондоне в обращении к словакам призвало их продолжать вооружённую борьбу. «Красная Армия близко, – говорится в обращении, – защищайтесь, сражайтесь, и вы победите». В лондонских передачах подчёркивается, что чехословацкое правительство руководит борьбой в Словакии и что оно назначило командира сражающихся частей и сняло с постов предателей.

По нашим сведениям, в Словакии развёртывается мощная вооружённая народная война против вторгшихся немецких войск, в которой участвуют, кроме партизан, значительная часть словацкой армии и широкие слои населения.

В подготовке вооружённого выступления принимала активное участие компартия, которая имеет сегодня решающее влияние в народе. По инициативе компартии в Словакии были объединены все патриотические и демократические элементы в общий словацкий национальный фронт, создавший свой руководящий орган в лице Словацкого национального совета (Словенска народна рада). В этом органе есть представители компартии и всех других партий и течений, включившихся в борьбу против немцев и братиславского правительства, причём нужно отметить, что, кроме компартии, в стране организованной подпольной силы нет.

Движение, возглавляемое Словацким национальным советом, охватывает все слои населения, включая значительную часть армии и государственного аппарата. Был создан специальный военный комитет, в кото-



рый входили и высокие чины словацкой армии. Этими органами был разработан конкретный план вооружённого выступления, которое должно начаться в двух случаях:

1. Вступления Красной Армии на территорию Словакии. В этом случае словацкая армия должна открыть фронт и немедленно присоединиться к Красной Армии. Народ призывается к восстанию против правительства и имеющихся немецких сил в стране. Власть переходит в руки Национального совета.

2. Вступления немецких войск на территорию Словакии. Немецкая оккупация служит сигналом для выступления партизан, армии, всего народа.

Центром восстания является Центральная Словакия, временной столицей свободных территорий – город Банска-Бистрица. (Тот самый, который, по сообщению братиславского радио, находится в руках «партизан»).

В центральной части Словакии сосредоточены запасы оружия, продовольствия и значительная часть армии, участвующей в восстании.

Политическая платформа Словацкого национального совета: демократическая Чехословацкая Республика на основе равноправия словацкого и чешского народов (возможно, на основе федеративных отношений); прочная дружба с Советским Союзом.

По нашей оценке развернувшаяся в Словакии борьба является подлинно народным, глубоко демократическим освободительным движением.

Заявление лондонского правительства, что оно руководит этой борьбой, мы считаем бахвальством, объявление Лондоном словацкого национального войска частью чехословацкой армии считаем преждевременным и вредным в политическом и военном отношении».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 120 – 121.**

### **Документ № 37**

**Письмо К.Готвальда Народному комиссару иностранных дел СССР В.М.Молотову от 2 сентября 1944 года с информацией о характере Словацкого национального восстания и просьбой об оказании ему незамедлительной помощи.**

«Уважаемый Вячеслав Михайлович!

Вам, конечно, известно, что в эти дни почти во всей Словакии идут жестокие бои словацких партизанских отрядов и крупных частей словацкой армии против немецких оккупационных войск, вторгшихся в Словакию. Значительная часть территории Словакии находится в руках национально-освободительного движения словацкого народа.

Я считаю своим долгом от имени Коммунистической партии Чехословакии указать на некоторые важные политические моменты, которые бросают свет на то, что привело к этим событиям и каков их политический характер.

После разгрома Чехословакии в Словакии был установлен особый режим. Немцы насадили в Словакии, в т.н. «словацком самостоятельном государстве» правительство своих агентов, однако прямая оккупация Словакии не была осуществлена. Были сохранены словацкая администрация и словацкая армия, и немцы использовали Словакию в своих целях главным образом путём экономической эксплуатации. Тот факт, что в Словакии, в отличие от чешских территорий, не было непосредственного германского аппарата подавления, создавал специфические условия для нашей работы и открывал большие, часто полулегальные возможности для объединения сил Сопротивления. При этом широкие народные массы Словакии в течение всего периода т.н. «германской защиты» были настроены против этого режима, что проявлялось также в поведении словацких солдат на советско-германском фронте, где целые словацкие части переходили на сторону Красной Армии либо присоединялись для совместных действий к советским партизанам.

После многомесячных усилий нашей партии в Словакии удалось сформировать широкий национальный фронт, который представляет большинство народа. Во главе этого национального фронта стоит Словацкий национальный совет, авторитетный орган словацкого национально-освободительного движения, состоящий из представителей всех частей словацкого Сопротивления. В Словацком национальном совете значительным влиянием пользуется Коммунистическая партия, которая является единственной нелегально организованной словацкой политической партией. Вместе с коммунистами в Словацком национальном совете представлены деятели бывшей социал-демократической партии, которые тесно сотрудничают с нами, а также авторитетные представители словацких буржуазных политических, церковных и военных кругов.

Словацкий национальный совет планомерно подготавливал боевое выступление словацкого народа, причём ему удалось привлечь к подготовке большую часть армии, включая офицеров и значительную часть словацкого государственного аппарата. Для руководства вооружённой борьбой при Словацком национальном совете был учреждён Военный совет, в котором участвуют также представители нашей партии.

Со стороны руководства КПЧ в Москве организация вооружённой борьбы в Словакии была подкреплена тем, что в последнее время мы при помощи Украинского партизанского штаба систематически посылали в Словакию группы партизан, состоящие как из советских партизан, так и из специально подобранных военнос-

лужащих чехословацких воинских частей на территории СССР. Эти партизанские группы установили в Словакии связь со Словацким национальным советом и в соответствии с нашими указаниями координировали свои акции с планом Словацкого национального совета.

Словацкий национальный совет, учитывая положение на фронтах, разработал план единого общенародного вооружённого выступления таким образом, что сигналом к началу борьбы должно послужить либо вступление приближающейся Красной Армии на территорию Словакии, либо попытка немцев оккупировать военным путём словацкую территорию. Словацкий национальный совет стремился договориться об этих планах с Верховным Главнокомандованием Красной Армии и с этой целью направил в СССР своего политического и военного представителя.

Руководство КПЧ одобрило действия наших товарищей в Словацком национальном совете и планы вооружённого выступления словацкого народа.

Обстоятельства складывались так, что в последние августовские дни германские войска вступили на территорию Словакии с целью её оккупации. В соответствии с разработанным планом это событие стало сигналом к борьбе. С первых дней эта борьба приняла всенародный характер: в ней принимает участие большая часть словацкой армии, которая пополняется за счёт проведённой мобилизации, партизанских отрядов и широких масс словацкого населения. Решающим фактором повышения боевого духа и решимости словаков является близость Красной Армии и надежда на то, что с её стороны борющемуся словацкому народу будет оказана помощь. Во всех местах, охваченных движением Сопротивления, происходят стихийные манифестации словацкого народа, который восторженно выражает свои братские чувства к русскому народу, посылает приветы Красной Армии и Маршалу Сталину.

Во главе этой всенародной вооружённой борьбы стоит Словацкий национальный совет в качестве политического руководящего органа. Словацкий национальный совет находится в городе Банска-Бистрица в центральной части Словакии, которая является основной базой борьбы. Он располагает здесь радиостанцией, с помощью которой передаёт свои обращения. Под руководством Словацкого национального совета на освобождённой территории создаются национальные комитеты, являющиеся органами власти и общественного самоуправления. В настоящее время Словацкий национальный совет распространяет свою власть на Центральную Словакию, часть Восточной и Южной Словакии. На границах этой территории ведутся бои против войск оккупантов, которые стремятся овладеть важными железнодорожными трассами, находящимися в руках словацкой национальной власти. На стороне немцев осталась клика братиславских предателей, не имеющей среди народа никакой поддержки.

Чехословацкое правительство в Лондоне, выступив со специальными заявлениями в поддержку борьбы словацкого народа, объявило словацкие вооружённые силы, которые сейчас сражаются против немцев, составной частью чехословацких вооружённых сил. Однако решающий характер этой борьбы – национальный, словацкий, по своим обстоятельствам она подобна борьбе в Югославии и ведётся с целью завоевать словацкую свободу и построить новую Чехословакию, в которой словацкий народ имел бы равноправное положение с чехами.

Сообщая Вам эту информацию, считаю необходимым подчеркнуть срочность быстрого решения вопроса помощи со стороны СССР. Словацкий народ сражается храбро и полон решимости, с помощью мобилизованных сил упорно защищать основную территорию, однако немцы, понимая стратегическое значение Словакии, особенно с учётом её транспортных коммуникаций, бросают значительные силы против борющихся словацких патриотов. Они используют танки и самолёты, против которых сражающиеся словацкие воинские и партизанские части не имеют достаточно оборонительных средств.

Словацкий народ, вступив в вооружённую борьбу, твёрдо убеждён, что получит помощь. Помощь Красной Армии, представленная в любой форме, будет действовать как огромное моральное подкрепление в этой борьбе, которая в настоящее время является самым важным очагом борьбы за освобождение всей Чехословакии».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 132 – 134.**

### **Документ № 38**

**Депеша министра иностранных дел Чехословакии Я.Масарика послу Чехословакии в СССР З.Фирлингеру от 30 августа 1944 года с указанием немедленно обратиться к Советскому правительству с просьбой о помощи Словацкому национальному восстанию.**

«Ингр посылает всю информацию о положении и боях в Словакии Пике. Одновременно он направил ему инструкцию о том, какую помощь мы просим у советского командования для наших борцов в Словакии. Я прошу вас незамедлительно попросить Советское правительство от имени Чехословацкого правительства об оказании материальной и военной помощи сражающимся частям в Словакии, особенно о направлении парашютных частей, поставках оружия, снаряжения, лекарств, о бомбардировках линий связи и объектов, занятых немцами и т.д. Всё это – в соответствии с инструкциями, данными Пике. Борьба с немцами со вчерашнего

дня началась хорошо, теперь дело за тем, чтобы она могла интенсивно продолжаться. Поэтому помощь Красной Армии необходима. Одновременно прошу вас усилить пропаганду как по радио, так и в листовках, которая вдохновляла бы словацкий народ на борьбу. Сегодня правительство выступит с обращением, которое мы вам тотчас же направим».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 117.**

#### **Документ № 39**

**Депеша министра национальной обороны Чехословакии С.Ингра начальнику чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пике от 30 августа 1944 года с указанием обратиться к Верховному Командованию Красной Армии с просьбой о помощи Словацкому национальному восстанию.**

«Ввиду событий в Словакии, о которых говорится в посланных вам донесениях, попросите Советское Верховное Командование о следующем:

1. Чтобы в Словакию незамедлительно было направлено оружие, которое запросило словацкое главное командование. Об этом запросе вам было сообщено в наших депешах №№ 735 – 740 от 29 июня 1944 г.

2. Чтобы оно выделило для операций в Словакии чехословацкую парашютно-десантную бригаду и, возможно, также советские десантные части.

3. Мы затребовали из Словакии информацию о положении обеих пехотных дивизий в Восточной Словакии. Обсудите с Советским Верховным Командованием вопросы объединения усилий советских войск с этими дивизиями, которые попытаются пробиться к фронту.

О всех сообщениях из Словакии информируйте посла Фирлингера и правительственную делегацию».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 115 – 116.**

#### **Документ № 40**

**Запись телефонного разговора заведующего 4-м Европейским отделом НКВД СССР В.А.Зорина с послом Чехословакии в СССР З.Фирлингером от 30 августа 1944 года по вопросу встречи посла с А.Я.Вышинским.**

«Сегодня поздно вечером Фирлингер, после того как ему сообщили о том, что тов. Вышинский не может его сегодня принять, неоднократно обращался в отдел по телефону с просьбой переговорить со мной.

В 12 часов ночи я связался с Фирлингером по телефону, и он сообщил мне, что, по сведениям посольства, правительственные словацкие войска начали сейчас борьбу против немцев и что события в Словакии, как он выразился, в полном разгаре. В связи с этим он имеет поручение от своего правительства обратиться к Советскому правительству с некоторыми предложениями, которые он хотел бы изложить. Я ответил, что могу его принять, если он считает необходимым, сейчас.

Фирлингер спросил меня, можно ли ему рассчитывать на то, что тов. Вышинский сможет его принять завтра. Я ответил, что не могу ручаться за эту возможность, но знаю, что тов. Вышинский высказал предположение о возможной с ним встрече завтра. Тогда Фирлингер сказал, что, пожалуй, будет целесообразнее, если он обратится завтра непосредственно к Вышинскому, поскольку соображения, которые он хочет высказать по поручению правительства, имеют очень серьезный характер, и ему хотелось бы знать мнение Советского правительства по этому поводу. Фирлингер просил передать тов. Вышинскому ещё раз просьбу о встрече и обещал завтра обратиться вновь по этому поводу».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д.7, л. 109.**

#### **Документ № 41**

**Запись беседы заместителя народного комиссара иностранных дел СССР А.Я.Вышинского с послом Чехословакии в СССР З.Фирлингером и начальником чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пикой от 31 августа 1944 года о советской помощи Словацкому национальному восстанию.**

«Сегодня в 15 часов я принял Фирлингера и генерала Пику по их просьбе. Фирлингер сообщил, что по сведениям посольства и военной миссии в последние дни начались серьезные бои словацких партизан и некоторых частей словацкой армии, перешедших на сторону чехословацкого правительства, против немецких войск, вступивших в Словакию. Фирлингер добавил, что эти события подготовлялись уже давно и что партизанское движение в Словакии имеет достаточную почву, так как население Словакии настроено сейчас явно антинемецки, и всё движение Сопротивления приобрело уже достаточно организованные формы.

Пика рассказал, что командование чехословацкой армии, действуя в контакте с командованием Красной Армии, подготовило кадры партизанских руководителей и установило достаточно прочную связь с основными боевыми единицами партизан и словацких частей, подготовленных к выступлению против немцев. По сведениям военной миссии, сейчас идут серьёзные бои с немцами, вступившими в Словакию, причём несколько городов, в том числе Ружомберок, Липтовски-Св.-Микулаш, Банска-Бистрица и некоторые другие, захвачены партизанами, а у ряда железнодорожных станций и аэродромов идёт борьба.

Фирлингер и Пика просили передать Советскому правительству, что они рассматривают эти события в Словакии как чрезвычайно важные события в жизни всей Чехословакии и что они хотели бы, чтобы словацкому народу была оказана помощь в рамках оперативных возможностей Красной Армии в соответствии с тем планом, который представлен генералом Пикой Генеральному штабу Красной Армии. В частности, Фирлингер и Пика просили оказать помощь авиацией и сбрасыванием вооружений в определённых районах, которые захвачены партизанами, а также переброской 2-й чехословацкой бригады, которая была бы подготовлена как парашютно-десантная бригада. Пика добавил, что, насколько он знает, чехословацкое правительство ведёт одновременно переговоры с союзниками в Лондоне о помощи с их стороны.

Я ответил, что поставленный Фирлингером и генералом Пикой вопрос относится к компетенции военных органов, но я понимаю их просьбу как желание политически поддержать начавшееся в Словакии движение за изгнание немцев и передам о нём Советскому правительству.

Фирлингер и Пика просили обратить внимание на то, что, если бы они имели возможность сообщить по своим каналам связи борющимся партизанам, что помощь со стороны Советского Союза будет оказана, это имело бы огромное значение для успеха всей борьбы.

Я обещал учесть и это соображение».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 118 – 119.**

#### **Документ № 42**

**Депеша начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики министру национальной обороны Чехословакии С.Ингру о советской помощи Словацкому национальному восстанию.**

«На вашу депешу 618 от 30 августа 1944 г. докладываю:

К советским органам несколько раз обращались в письменной форме о помощи оружием, а также им была передана просьба о сотрудничестве с военным сопротивлением в Словакии.

Кроме этого, я каждую ночь с 24 до 3 часов устно информирую представителей Советского правительства о ситуации и срочных запросах, подтверждая это в письменной форме днём во время новой встречи.

Уполномоченный Советского правительства особенно интересовался точным сроком, когда Чехословацкое правительство объявило военное положение и призвало к восстанию. В своём ответе я подчеркнул, что ещё до того, как Чехословацкое правительство призвало к сопротивлению, национальный комитет и военное руководство по воле народа и армии начали борьбу и восстание против оккупантов. Чехословацкое правительство тотчас же официально подтвердило это решение, призвав к всеобщему восстанию. Делегация и посол информированы обо всех моих шагах у военных органов. Один раз в день (и дважды) происходит встреча с делегацией (министр Немец, доктор Дртина, государственные советники, генералы и депутаты в Москве), с послом и со мной.

В заключение сообщаю, что сегодня после обеда посол и я были приняты заместителем народного комиссара иностранных дел Вышинским, которому мы изложили ситуацию в Словакии и настойчиво просили о помощи в соответствии с вашими запросами. Вышинский обещал ещё сегодня представить наши вопросы Советскому правительству. С его стороны не было высказано никаких вопросов и сомнений, и можно ожидать, что ответ будет положительным. Сообщите, пожалуйста, Голиану, что были предприняты все шаги для оказания эффективной помощи».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С.118 – 119.**

#### **Документ № 43**

**Депеша посла Чехословакии в СССР З.Фирлингера Министерству иностранных дел Чехословакии от 1 сентября 1944 года о беседе с заместителем народного комиссара иностранных дел СССР А.Я.Вышинским по вопросу о помощи Советского Союза Словацкому национальному восстанию.**

«Дополнительно к моей депеше 239

1. После каждого совместного совещания с делегацией я информировал Зорина о всех событиях в Словакии. Сегодня, наконец, состоялась аудиенция у Вышинского, который принял меня и Пика в 15 часов пополуночи. Я подробно разъяснил Вышинскому всё развитие событий с самого начала, упомянул о движении в

словацких правительственных войсках, о росте партизанского движения, что явилось результатом, с одной стороны, инициативы Словацкого национального совета и его военного командования, а с другой стороны, – сотрудничества с ним и по директиве президента Бенеша и правительства.

Я подчеркнул, что всё движение Сопrotивления в Словакии представляет единый национальный фронт, действующий по согласованию с нами. Ещё во время пребывания президента Бенеша в Москве советские органы были информированы о том, что эта акция движения Сопrotивления в Словакии подготовлена и что она должна быть в любом случае осуществлена либо в связи с наступлением Красной Армии, либо тогда, когда немцы попытаются осуществить оккупацию Словакии. Этот момент наступил. По достоверным прямым сообщениям, немецкие дивизии вторглись в Словакию, против чего выступили партизаны и заняли все важные пункты в Центральной Словакии, в частности Турчански-Св.-Мартин, Ружомберок, Липтовски-Св.-Микулаш с аэродромом. Одновременно выступили и правительственные войска, сосредоточенные в районе Банска-Бистрицы, и к сопrotивлению готовы также две дивизии, сосредоточенные в районе Бардеёва.

Верховный командующий словацкими сухопутными войсками Туранец был арестован, и командование перешло к командиру, назначенному правительством. События подтверждаются выступлением Тисо и Чатлоша по братиславскому радио. Во многих местах, особенно на жилинском участке Кошице – Богуминской дороги, идут бои. Я сказал в заключение, что могу заверить Советское правительство в том, что речь идёт о согласованном общенациональном выступлении, которое поддерживают президент и правительство. Пика дал ещё более подробное разъяснение как специалист, он подчеркнул, что советские компетентные органы были последовательно информированы о подготовке этого выступления, ещё прежде им были высказаны просьбы о предоставлении помощи со стороны Советского правительства и Красной Армии.

2. С согласия Пики я передал Вышинскому следующие просьбы:

а) Немедленно помочь авиацией.

б) Немедленно помочь оружием, которое может быть поставлено в точно установленные места.

в) Немедленное направление в Словакию нашей 2-й бригады, а также других словацких десантных частей.

Я подчеркнул важность того, чтобы первая помощь была предоставлена как можно скорее, так как это будет иметь большое моральное значение. По заключению наших военных специалистов можно удержать, в частности, Центральную Словакию, по меньшей мере, в течение нескольких недель. Быстрая, эффективная помощь необходима. Верховное Командование Красной Армии должно также дать распоряжение словацким войскам в районе Бардеёва, оставаться ли им на месте или попытаться пойти на соединение с Красной Армией. Если это может быть скоординировано с новым советским наступлением в направлении Карпат, то тем лучше.

3. Вышинский обещал нам, что немедленно сообщит правительству об этом деле. Он понимает всё положение, но только советские компетентные военные органы могут окончательно решить, что можно предпринять. Многое зависит от того, каковы общие намерения Красной Армии и как размещены также её базы снабжения. Пика должен также информировать штаб.

4. Учитывая выступления в Лондоне, в которых говорилось о том, что наше правительство обратилось за помощью к союзникам, можно предполагать, что обратились также с просьбой о помощи к английским властям. Важно, чтобы об этом здесь знали, и я просил Пика узнать об этом».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 123 – 124.**

#### **Документ № 44**

**Из обращения начальника УШПД генерала Т.А.Строкача к начальнику ГШ КА, командующим 1-м и 4-м Украинскими фронтами от 30 августа 1944 года об оказании помощи советским партизанским отрядам на территории Словакии.**

«Командование партизанских отрядов и словацких воинских частей обращается к нам с просьбой оказать им помощь десантом, авиацией, вооружением, боеприпасами, особенно противотанковыми средствами и автоматическим оружием. Убедительно просят выслать авторитетных военных представителей для руководства и координации всеми боевыми действиями. УШПД имеет в своём распоряжении только два транспортных самолёта Си-47. Этими самолётами оказать необходимую помощь не предоставляется возможным.

Исходя из сложившейся обстановки, считаю крайне необходимым немедленно выбросить для партизан и словацкой армии возможно большее количество вооружений, боеприпасов, а также представителей от командования Красной Армии для руководства и увязки совместных боевых действий партизан и словацкой армии с войсками 1-го и 4-го Украинских фронтов».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 211, л. 461; Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С. 490 – 491.**

## Документ № 45

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики заместителю уполномоченного Ставки Верховного Главнокомандования по иностранным формированиям генерал-майору А.М.Белянову от 2 сентября 1944 года с просьбой о доставке вооружения и боеприпасов чехословацким войскам и партизанам в Словакию.**

«С радостным волнением встретил я известие об историческом решении Советского правительства оказать помощь чехословацким войскам и партизанам, борющимся в решительном бою против банд германских оккупантов и против фашистского, квислинговского словацкого правительства.

От имени верховного главнокомандующего чехословацкими вооружёнными силами и всех чехословацких патриотов выражаю Вам глубокую благодарность за братскую помощь в самый важный момент.

Наиболее настоятельная потребность выявляется в противотанковом оружии, автоматах и пулемётах и в зенитном оружии. Прошу доставить следующие виды оружия:

|                            |      |
|----------------------------|------|
| автоматов.....             | 1000 |
| противотанковых ружей..... | 300  |
| зенитных пулемётов.....    | 50   |
| лёгких пулемётов.....      | 300  |
| тяжёлых пулемётов.....     | 100  |

Употреблению советского оружия обучат словацких бойцов чехословацкие воины и партизаны из СССР.

Оружие может быть советского и германского происхождения. С каждым видом оружия надо доставить три боекомплекта боеприпасов. Кроме того, имеем настоятельную потребность в 1000 кг взрывчатки с соответствующими зажигателями.

Дальше: 1000 противотанковых мин, 20 радиостанций, можно также германского происхождения. Весь материал может быть доставлен на аэродром «Три дуба» в семи километрах на север от города Зволена. Аэродром будет во время прибытия самолётов освещён в виде буквы «Т» в направлении приземления. Самолёты могут на аэродроме приземляться, их будут ожидать. Аэродром удерживается крепко в наших руках.

Следующие пункты для сброса материалов будут сообщать ежедневно после передачи ситуации в Словакии.

В качестве подкрепления войск прошу переправить на аэродром «Три дуба» дивизион артиллерии, танковый батальон и батальон зенитчиков с соответствующим зенитным оружием 2-й чехословацкой бригады. Пехоту лишь в следующую очередь чрезвычайной надобности. Можно также переправить 1-й иптап из чехословацкого армейского корпуса.

Прошу принять выражение моей глубокой благодарности».

ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 65;

Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 490 – 491.

## Документ № 46

**Письмо Ассоциации американских сотрудников Амторга от 24 марта 1943 года личному составу 4-й гвардейской авиадивизии с пожеланиями ещё сильнее бить врага.**

«Доблестные пилоты Красной Армии!

Мы, американские сотрудники Амторга, считаем для себя большой честью представить вам, пилотам, орлам Красной Армии, этот скромный подарок – пилотские часы – как выражение глубокой преданности и солидарности с вами в этой мировой войне за освобождение народов от гитлеровской тирании и за полное уничтожение фашизма.

Советский воздушный флот вписал много славных страниц в историю героической Красной Армии. С захватывающим вниманием мы совместно со всем американским народом следим за небывальными достижениями победоносной Красной Армии и героическими подвигами её славного воздушного флота. Мы знаем, что советский народ, его армия в своей героической борьбе защищают не только свою дорогую советскую родину, но и всё человечество от тирании немецких захватчиков.

С первого дня злодейского нападения гитлеровских бандитов на Советский Союз американские сотрудники Амторга ни на одну минуту не сомневались в конечной победе героической Красной Армии. Развитие и укрепление советско-американо-английской коалиции ускорит день нашей общей полной победы.

Мы, американские сотрудники Амторга, с первого дня гитлеровской агрессии против Советского Союза торжественно обязались работать не покладая рук на нашу общую победу. Мы удлиннили свои рабочие часы и отказались от ряда праздников с целью ускорения операций по снабжению советского фронта из США.

Примите наш братский привет и торжественное обещание неустанно бороться вместе с вами за полную победу и полное уничтожение фашизма.

Да здравствует героическая Красная Армия! Да здравствует американо-советско-английская коалиция!  
Смерть фашистам!  
Я.М.Будиш».

Из личного архива автора.

#### **Документ № 47**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики Верховному Главнокомандующему Красной Армии И.В.Сталину с благодарностью за помощь восстанию.**

«Мне дано поручение передать следующую телеграмму из Лондона:

«От имени чехословацкой армии приношу Верховному Главнокомандованию славной и доблестной Красной Армии самую горячую благодарность за столь быструю и весьма эффективную помощь. Очень прошу, чтобы и в дальнейшем также эффективно удовлетворялись будущие потребности чехословацких вооружённых сил, воюющих в Словакии против германских агрессоров».

Подписал: Дивизионный генерал Ингр Сергей, министр Н.О. и главнокомандующий чехословацких вооружённых сил.

Передавая Вам эту благодарственную телеграмму, прошу принять выражения моей глубокой благодарности за Вашу великую помощь».

Новая и новейшая история. – 1996, № 6.

#### **Документ № 48**

**Сообщение посла СССР при союзных правительствах в Лондоне В.З.Лебедева в Народный комиссариат иностранных дел СССР 7 сентября 1944 года о благодарности правительства Чехословакии за помощь Словацкому национальному восстанию.**

«Рипка посетил сегодня посольство, чтобы передать Советскому правительству от имени Чехословацкого правительства благодарность за помощь и сообщить, что как в ночь на 5-е, так и в ночь на 6 сентября самолёты благополучно приземлились (здесь ошибка: самолёты доставляли военные грузы методом сброса. – А.С.) и доставили свой груз. Наши пушки из первой партии вчера уже подбили семь немецких танков. Патриоты в восторге. Рипка рассказывает, что на аэродроме в Банска-Бистрице во время прибытия наших самолётов с вооружением собралось столько желающих увидеть советские самолёты, что нашим пилотам сначала негде было посадить машины».

Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 149.

#### **Документ № 49**

**Статья словацкой газеты «Уток» о помощи, оказанной Советским Союзом Словацкому национальному восстанию.**

«Наш новый союзник сдержал слово.

Мы не остались без помощи. Наша надежда, что в этой тяжёлой борьбе мы не останемся одинокими и предоставленными самим себе, нас не обманула. Наши ближайшие братья с востока уже подали руку помощи. Каждый из нас может и должен быть наполнен новой решимостью и верой в скорую победу. Приказ дня – выдержать! Помощь пришла и приходит.

Приветствуем красных партизан, наших братьев и товарищей по оружию. Приветствуем братьев из чехословацкой бригады! 6 сентября 1944 года».

Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 148.

#### **Документ № 50**

**Статья из газеты КПС «Звести» о дружбе словацкого и советского народов.**

«Велика любовь словацкого народа к России!

Так написала о нас московская газета «Красная звезда». И она не ошиблась. Велика наша любовь к России, и она длится уже много столетий. Разве словаки не взирали всегда с любовью и надеждой на восток,

на своего великого славянского брата? Ещё Коллар говорил: «К этому прислонись могучему дубу». В 1848 – 1849 гг. словацкие повстанцы, восставшие против венгров, ожидали помощи от своих славянских братьев. Тогда наши люди боролись на стороне императорского австрийского двора, думая, что императорский двор осуществит справедливые требования словаков. Но они обманулись и в австрийском императоре, и в царской России. Тогда любовь к России была напрасной, напрасны были надежды.

Но сегодня совсем другое. Никогда ещё эти два славянских народа не были так близки. Никогда до этого простой словацкий человек не мог ожидать такого понимания в России своих интересов, как теперь. Ибо нынешний Советский Союз является совсем иным, он указал путь всем народам, по которому хочет идти и наш небольшой народ. Сегодня мы боремся совместно против извечного врага и верно стоим на стороне СССР. Наше сотрудничество будет ещё более тесным тогда, когда наш общий враг – фашистская Германия – потерпит поражение.

Да здравствует наше справедливое дело! 6 сентября 1944 года».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 148.**

### **Документ № 51**

**Из записи беседы заведующего 4-м Европейским отделом НКВД СССР В.А.Зорина с послом Чехословакии в СССР З.Фирлингером от 6 сентября 1944 года.**

«В конце беседы Фирлингер поблагодарил за помощь, которую оказало советское военное командование партизанам и борющимся против немцев словацким войскам. Фирлингер сообщил, что, по последним данным, бои в районе Жилины носят успешный для словаков характер. Немцы отступили, потеряв много убитыми и ранеными. В Братиславе же бои были очень тяжёлыми и закончились ликвидацией сопротивления восставшей военной академии, причём 3000 солдат и офицеров было вывезено из Братиславы в Германию.

По сведениям чехословацкой военной миссии около Вруток действует пять партизанских бригад. По сообщениям из Словакии бывший военный министр обороны словацкого «правительства» генерал Чатлош был якобы арестован партизанами. В районе Прешова действует 5000 партизан и 2500 бойцов из словацких воинских частей, перешедших на сторону партизан. Все эти сообщения, по словам Фирлингера, говорят о довольно широком размахе движения».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 8, л. 9.**

### **Документ № 52**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики заместителю уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований в СССР генерал-майору А.М.Давыдову от 6 сентября 1944 года с просьбой о поддержке повстанцев советской авиацией, а также о возможности помощи со стороны английской и американской авиации.**

«Командование чехословацких войск и партизан в Словакии доносит о чрезвычайно интенсивной деятельности германской авиации и ежедневно требует авиационной помощи. Одновременно требовало проведения воздушной бомбардировки железнодорожных узлов в Жилине, Тренчине, Трнаве, Кошице и Братиславе, а также бомбардировки германского аэродрома в Малацках.

От имени командования чехословацких вооружённых сил прошу поддержки советской авиации.

Одновременно прошу не отказать в любезном сообщении мне точки зрения Верховного Главнокомандования на возможность участия в операциях в Словакии со стороны американских и английских воздушных сил (бомбардировочной авиации и истребителей дальнего радиуса действий), или же, не должно ли Главнокомандование чехословацких вооружённых сил обратиться за помощью к западным союзникам.

Прошу принять выражение моей глубокой благодарности».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 6.**

### **Документ № 53**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики заместителю уполномоченного СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР генерал-майору А.М.Белянову от 6 сентября 1944 года об объявлении чехословацким правительством восставших частей словацкой армии частью чехословацкой армии.**

«Имею честь довести до Вашего сведения, что Чехословацкое правительство в связи с всеобщим восстанием бывшей словацкой армии и всего словацкого народа против германских оккупантов и против квис-



лингского словацкого правительства объявило 2 сентября с.г. все части и лица, которые с оружием в руках воюют в Словакии против германских агрессоров – составной частью Чехословацкой армии.

Дальше сообщая, что чехословацкое войско в Словакии заявило, что не признаёт так называемое словацкое правительство и что дали присягу верности ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ РЕСПУБЛИКЕ согласно формуле, предписанной Уставом Чехословацких вооружённых сил.

Это постановление Чехословацкого правительства доведено до сведения всех союзных правительств и опубликовано радиопередачей. На этом основании в будущих своих донесениях о воюющих частях на территории ЧСР буду пользоваться термином «части чехословацкой армии в Словакии».

Прошу принять уверения в моём совершенном к Вам почтении».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 61; Новая и новейшая история. – 1996, № 6.**

#### **Документ № 54**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики от 7 сентября 1944 года Уполномоченному СНК СССР по делам иностранных военных формирований на территории СССР с просьбой о помощи повстанцам оружием.**

«Вследствие повторных требований командующего чехосл. войсками в Словакии, имею честь просить Вас доставить дальнейшее оружие на аэродром «Три дуба», а именно:

- 1) 36 зенитных пулемётов калибра 12,7 мм (их можно употребить также против танков)
- 2) 36 шт. противотанковых пушек с бронебойными боеприпасам
- 3) 5000 винтовок (автоматических на 10 – 15 выстрелов)

Ко всем видам оружия, по крайней мере, по 3 боекомплекта боеприпасов.

Прошу принять выражение моей благодарности».

**РГВА, ф. 37967, оп. 13, д. 475, л. 2; Новая и новейшая история. – 1996, № 6.**

#### **Документ № 55**

**Записка Первого секретаря ЦК КП (б)У Н.С.Хрущёва от 8 сентября 1944 года на имя И.В.Сталина о прибытии в Киев словацкой делегации с письмом от командующего чехословацкой армией в Словакии Я.Голиана.**

«7 сентября 1944 года в Киев из Средней Словакии на своём самолёте прибыла словацкая военная делегация в составе 5 человек: заместитель командующего чехословацкой армией в Словакии – майор Вессел (Весел), словацкий офицер старший лейтенант Кухта, жандармский офицер Куна, член областного национального комитета города Мартин Эстов, коммунист и комиссар украинской партизанской бригады, действующей в Словакии, – капитан Лях.

Делегация привезла с собой письмо командующего чехословацкой армией Словакии подполковника Генштаба – Гольян (здесь и далее Голиан).

В своём письме Гольян сообщает, что немцы против восставших словацких частей концентрируют крупные силы пехоты: с тяжёлым вооружением, танками и самолётами и что словацкая армия и партизаны своими силами могут удержаться в занимаемых ими районах не более одной недели.

Гольян просит оказать помощь выброской десанта Красной Армии, хотя бы 1 – 2 батальона, и вооружением, главным образом противотанковыми средствами, пулемётами, автоматами и боеприпасами к ним.

В настоящее время словацкая армия и партизаны захватили и удерживают в своих руках районы Средней Словакии: Св.Мартин, Ружом-Берок (Ружомберок), Червона Скала, Злато Моравце (Злате-Моравце), Превидзе (Превидза), общей площадью около 5000 кв. километров. Словацкая армия в занимаемых ею районах насчитывает 32 000 вооружённых солдат и офицеров, кроме того, 12 000 партизан и отрядов местной самообороны. ЦК КП (б) У через Украинский штаб партизанского движения имеет возможность оказывать словацкой армии и партизанам весьма ограниченную помощь выброской вооружения и боеприпасов имеющимся в штабе 4 транспортными самолётами. Прошу Вашего указания».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 6.**

#### **Документ № 56**

**Депеша посла Чехословакии в СССР З.Фирлингера министру иностранных дел Чехословакии Я.Масарику от 14 сентября 1944 года о советской помощи Словацкому национальному восстанию.**

«Мы сознаём необходимость быстрой помощи Словакии и выясним сегодня снова во второй половине дня ситуацию в Наркоминделе. Для твоей информации могу пока сообщить это: доставка оружия продолжается регулярно, но задерживается вследствие неблагоприятной погоды. Вторая наша авиадесантная бригада подготавливается. В самых высоких кругах в Кремле получают постоянно прямые сообщения из Словакии. Кроме того, Сталину было направлено специальное сообщение генерала Строкача, командира украинских партизан.

Как видно по операциям Красной Армии, Верховное Главнокомандование приспособило свой оперативный план в значительной мере к нашим просьбам и 1-й Украинский фронт наступает от Санока в направлении на Медзилаборце и Дуклю. В операции участвует наша первая и третья бригады. Из всего этого видно, что Советское правительство приняло все меры, какие вообще были возможны, чтобы Словакии была предоставлена самая незамедлительная помощь. Что касается использования нашего авиационного полка, то об этом просили, но даже Пика до сих пор не знает точно, насколько эта просьба могла быть удовлетворена. Но я предполагаю, что и прямая помощь авиацией Словакии здесь принимается во внимание.

Только что мы выслушали обширный доклад депутата Сланского, который прилетел из Киева. У него имеются точные сведения об обстановке, в частности в Центральной Словакии, где действует Словацкий национальный совет, председателем которого является Шробер. Сланский утверждает, что дальнейшие перспективы Словацкого восстания очень хорошие. Дух повсюду отличный. Сланский привёз некоторые образцы новой словацкой печати, плакатов, воззваний и т.д. Всё написано в духе полного согласия чехов и словаков и единого Чехословацкого государства. Подготавливается операция по организации подобного восстания в Чешских землях. Словаки говорят, что на этот раз именно они помогут братьям чехам и что они искупят свои ошибки 1939 года.

Делегация СНС: майор Весел, подпоручик Кухта, стражмистр Куна и член районного комитета Турчански-Св.-Мартина Эштопа имела в Киеве обстоятельное совещание с советскими военными органами и, по-видимому, уже вылетела обратно в Словакию. Чатлош, который бежал из Братиславы на машине в Банска-Бистрицу, находится там под стражей.

Я снова выясню в Наркоминделе, как смотрит Советское правительство на возможную английскую помощь. Пока я всегда получал до некоторой степени уклончивый ответ. Обращу также внимание Керра, который мог бы снова запросить о позиции советских органов. Если речь идёт лишь о помощи оружием и участии британской авиации, то думаю, что СССР от помощи не откажется».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 152.**

### **Документ № 57**

**Информация майора И.И.Скрипки, поступившая 8 сентября 1944 года из Словакии на имя начальника штаба 1-го Украинского фронта В.Д.Соколовского для последующей передачи в ГШ КА.**

«По поступившим данным, положение в Словакии на 6 сентября характеризуется усилением боевых действий со стороны немецких и венгерских войск против повстанцев, стремящихся овладеть важными путями сообщений и крупными населёнными пунктами. Операциями подвижных войск немцы стремятся блокировать районы с наиболее разветвлённым партизанским движением.

По данным командира партизанского отряда Кокина, действующего восточнее и севернее Прешова, 1-я и 2-я дивизии словаков рассыпались по лесам и горам. 3 сентября немцы подожгли село Чарна (25 км восточнее Прешова) за уход жителей в леса и помощь партизанам. В результате боя партизанским отрядом Ягупова противник выбит из села Чарна.

В двух километрах северо-восточнее Нишнебеш (3 км северо-восточнее Прешова) расположен аэродром разведывательной авиации, на котором базируется до 30 самолётов немцев. В Словакию направлено более 800 мадьяр с целью борьбы с десантами и проведения террористических актов среди местного населения. Имеются случаи убийства под видом партизан.

60 человек русских в немецкой форме без оружия противник направил в лес с целью проникновения в партизанские отряды... По данным от 6 сентября военный министр Чатлош арестован словацкими повстанческими властями.

Общее положение в Словакии: большая часть армии – против немцев, идут бои между немецкими и словацкими войсками в районе Нитра, Тренчин, Жилина, 45 км восточнее Брезно, 70 км западнее Банска-Бистрицы, западнее Попрада. Военные власти Словакии производят мобилизацию всей словацкой молодёжи. Высшей властью Словакии является народное собрание. Действующие партизанские отряды пополняются за счёт перешедших на их сторону солдат словацкой армии, которые группами ежедневно пребывают в отряды».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 103, л. 359.**

## **Документ № 58**

**Записка Первого секретаря ЦК КП (б) У Н.С.Хрущёва И.В.Сталину от 15 сентября 1944 года об обстоятельствах пленения военного министра словацкого правительства Ф.Чатлоша и командующего наземными войсками Словакии И.Туранца.**

«Украинские партизаны, действующие в Средней Словакии, захватили в плен двух генералов словацкой армии правительства Тисо: 1) генерал 1-го класса Фердинанд Чатлош – министр национальной обороны и главнокомандующий словацкой армией; 2) генерал 2-го класса Туранец Иосиф (Йозеф) – командующий наземными войсками Словакии.

Обстоятельства пленения:

27 августа 44 г. немецкие войска начали оккупацию Словакии. Украинские и словацкие партизаны совместно с восставшими войсками словацкой армии оказали немцам вооружённое сопротивление, при этом захватили и удерживают несколько крупных городов и прилегающих к ним населённых пунктов, в том числе областные центры: города Ружомберок, Святой Мартин, Попрад.

29 августа 44 г. министр национальной обороны Словакии, он же главнокомандующий вооружёнными силами, генерал Чатлош выступил по радио из Братиславы с призывом к словацкому народу и восставшей армии не оказывать вооружённого сопротивления немецким оккупационным войскам и начать борьбу против партизан. Выступление генерала Чатлош не дало результатов – словацкая армия и партизаны продолжают оказывать сопротивление.

1 сентября 44 г. генерал Чатлош прибыл в захваченный партизанами город Банска-Бистрица к командующему восставшими частями словацкой армии подполковнику Генерального штаба Гольян, где был арестован и заключён под стражу в партизанской бригаде под командованием Егорова. Следует отметить, что на захваченной партизанами территории находилась семья генерала Чатлош, что, видимо, послужило основной причиной прибытия его в район, занятый партизанами.

29 августа 44 г. из города Братислава в район Банска-Бистрицы на самолёте прибыл вновь назначенный правительством Тисо главнокомандующий вооружёнными силами Словакии генерал Туранец. По пути следования с аэродрома в город Банска-Бистрицу он попал на засаду партизан той же бригады капитана Егорова и был взят в плен. В ночь на 14 сентября 44 г. Украинский штаб партизанского движения в районе действия партизан капитана Егорова произвёл посадку самолёта и доставил в Киев пленных генералов – Чатлош и Туранец.

15 сентября 44 г. пленные генералы Чатлош и Туранец самолётом направлены в Москву в распоряжение Разведывательного управления Генерального штаба Красной Армии».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 6.**

## **Документ № 59**

**Сообщение заместителя Уполномоченного СНК СССР по делам иностранных воинских формирований на территории СССР генерал-майора А.М.Белянова от 12 сентября 1944 года на имя начальника ГШ КА генерала армии А.И.Антонова о полученных заявках на военные материалы от начальника чехословацкой военной миссии генерала Г.Пики.**

«Сообщаю на Ваше распоряжение, что, начиная со 2 сентября сего года от начальника чехословацкой военной миссии генерала Пики получено всего заявок на доставку в Словакию следующих вооружений и боеприпасов: автоматов – 1500, ПТР – 400, пулемётов ДШК – 900, станковых пулемётов – 220, винтовок – 5000, противотанковых пушек – 36, миномётов – 50, пистолетов офицерских – 1000, противотанковых мин – 1000, тола – 1000 кг, радиостанций – 20, индивидуальных пакетов первой помощи – 20 000, различные медикаменты и по три боекомплекта боеприпасов к каждому виду оружия».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 63.**

## **Документ № 60**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики заместителю Уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям на территории СССР генерал-майору А.М.Белянову с просьбой о переброске в Словакию 2-й чехословацкой отдельной воздушно-десантной бригады.**

«Проникновение германских дивизий, поддерживаемых танками и авиацией, в Словакию вызывает необходимость подкрепления чехословацких частей Сопротивления частями из СССР.

По просьбе командующего чехословацкими войсками в Словакии главнокомандующий чехословацкими вооружёнными силами возобновляет свою, уже ранее переданную Вам просьбу о переправе 2-й чехословацкой отдельной воздушно-десантной бригады в СССР на аэродром «Три дуба».

В случае Вашего согласия имею предложение, чтобы в первую очередь была переправлена материальная часть десантом, т.е. 1 артдивизион, 1 дивизион противотанковой артиллерии, 1 дивизион зенитной артиллерии и 1 танковый батальон.

Только во вторую очередь два батальона пехоты – парашютистов».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 147.**

### **Документ № 61**

**Директивное указание ГШ КА штабу 1-го Украинского фронта от 11 сентября 1944 года о переводе 1-го чехословацкого авиаполка на новые штаты.**

«Верховный Главнокомандующий приказал: 1-й чехословацкий отдельный истребительный авиационный полк к 30 сентября перевести на штат 40-самолётного состава и включить в его состав авиационную эскадрилью резерва, по прилагаемому расчёту. Командующему ВВС Красной Армии доукомплектовать авиационный полк и эскадрилью самолётами и специмуществом. Доукомплектование личным составом произвести за счёт 85 человек лётно-технического состава словаков, перелетевших из Словакии в СССР 31 августа 1944 года. Обеспечение всеми видами довольствия 1-го чиап по новому штату и резервной эскадрильи произвести при 1-м Украинском фронте».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 214, л. 447.**

### **Документ № 62**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики заместителю Уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям на территории СССР генерал-майору А.М.Белянову от 6 сентября 1944 года с просьбой о переброске в Словакию 1-го чехословацкого истребительного авиаполка.**

«Ввиду чрезвычайно интенсивной деятельности германской авиации против чехословацких войск и партизан в Словакии, где не имеется никакого противовоздушного оружия, главнокомандующий чехословацкими вооружёнными силами просит Верховное Главнокомандование Красной Армии, чтобы для противодействия германской авиации оно послало в Словакию 1-й чехословацкий истребительный авиаполк или выделило на непродолжительный период истребительную авиачасть героических сталинских соколов.

Истребительные авиачасти могут приземлиться на аэродроме «Три дуба», в 7 км на север от города Зволлен, где их ожидает командование чехословацких войск с понятным нетерпением.

Прошу сообщить решение Верховного Главнокомандования Красной Армии, чтобы можно было дать указание для обеспечения приземления самолётов».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 146.;  
Красная Армия в странах Центральной и Северной Европы и на Балканах. – С. 491.**

### **Документ № 63**

**Информация разведотдела 1-го Украинского фронта от 11 сентября 1944 года на имя Маршала Советского Союза И.С.Конев о положении в повстанческом районе Словакии.**

«Наш представитель при штабе повстанческого движения майор Скрипка доносит: «Положение тяжёлое. Район удерживается армией и партизанами против четырёх дивизий немцев. Население эвакуируется в глубь партизанских районов. Ждут прихода Красной Армии или десанта». Скрипка, военный министр, командующий армией и секретарь ЦК партии очень просили передать вам просьбу – помочь им десантом, оружием и дать истребителей. Это, по их мнению, поднимет моральный настрой населения и армии. В вашем лице, как заявили представители, вся армия видит спасителя.

Другой наш агент «Торос» сообщает, что в беседе с задержанным партизанами генералом Туранец (бывший командующий словацкими войсками), последний заявил, что Словацкое правительство во главе с Тисо возражало против пропуска немцев через Словакию. Сейчас среди правительства Тисо царит растерянность и недовольство политикой немцев».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 104, л. 102.**

#### **Документ № 64**

**Сообщение посла СССР при союзных правительствах в Лондоне В.З.Лебедева от 16 сентября 1944 года в Народный комиссариат иностранных дел СССР о благодарности президента Чехословакии Э.Бенеша Советскому правительству за помощь Словацкому национальному восстанию.**

«В связи с получением Бенешем сведений о посылке парашютной части в Словакию и другими последними распоряжениями нашего командования по этому вопросу президент просит передать Советскому правительству «искреннюю благодарность за помощь, которая оказывается в Словакии. Чехословацкий народ не забудет этого дружеского отношения к нему Красной Армии, проявленного в такой момент. Вместе с тем эта помощь является доказательством того, что договор о союзе, заключённый между обоими нашими государствами, оказался вполне действительным при первом же представившемся случае».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 158.**

#### **Документ № 65**

**Боевой приказ № 20 командира 5-го авиакорпуса дальнего действия генерал-майора авиации И.В.Георгиева о доставке частями соединения 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады в Словакию.**

«В период с 16 по 22 сентября 1944 года частям авиакорпуса выполнять особо важное спецзадание в интересах 1-го Украинского фронта с высадкой десанта и доставкой пехоты с вооружением, ручными и станковыми пулемётами, миномётами калибра 50, 82 и 120 мм, орудий калибра 45 и 76 мм, ПТР, зенитных орудий и автомашин «Виллис» на аэродром «Три дуба» (7 км севернее Зволена) – Чехословакия.

Загрузку самолётов людьми производить на аэродромах подскока: 53-й авиадивизия – аэродром Кросно (расположен на западной окраине Кросно, 42 км юго-западнее Жешува); 54-я авиадивизия – аэродром Кросно (расположен 5 км юго-юго-восточнее Кросно). Загрузку самолётов боеприпасами и вооружением производить на аэродроме Ясенка (7 км сев.-сев.-восточнее Жешува). Напряжение – один вылет в ночь.

Для выполнения поставленной задачи от каждой дивизии выделить не менее 40 самолётов Ли-2 и по одному самолёту Си-47 с опытными экипажами, способными производить посадку при кострах с фарами без прожекторов. Нагрузка на один самолёт Ли-2 – 18 человек с личным оружием или 1500 – 1700 кг груза, в зависимости от подготовки экипажа. На самолётах Си-47 транспортировать машины «Виллис» и полковые орудия.

Вылет с аэродрома основного базирования производить с расчётом посадки за один час до наступления темноты. Впереди каждой группы выслать наиболее опытные экипажи для наведения групп на цель. После выполнения задания посадку производить на аэродромах основного базирования львовского аэроузла.

Ответственным офицером на аэродроме выгрузки десанта, вооружения и боеприпасов назначаю заместителя командира 53-й авиадивизии гвардии полковника Чирскова, на которого возлагаю организацию ночного старта с переброской приводной станции и рации, выкладку световых сигналов, приём и выпуск самолётов.

Предупредить лётные экипажи, что в случае обнаружения аэродрома или невыполнения задания по другим причинам, посадку с десантом и грузом производить на свои аэродромы основного базирования. Аэродромы погрузки будут прикрываться истребителями 2-й воздушной армии. На каждом самолёте иметь средства крепления грузов (тросы, фалы, доски).

Мой КП до вылета на спецзадание – аэродром Кросно, штаб истребительного корпуса. После вылета на задание – Львов, штаб корпуса. Моим заместителем на аэродромах подскока назначаю командира 53-й авиадивизии генерал-майора авиации Лабудева».

**ЦАМО, ф. 18-й ва, оп. 7106, д. 40, л. 147.**

#### **Документ № 66**

**Донесение члена Военного совета генерал-лейтенанта К.В.Крайнюкова в Главное политическое управление Красной Армии от 1 сентября 1944 года о боевых действиях войск 38-й армии, переброске в Словакию 1-го истребительного чехословацкого авиаполка и настроениях словацкого населения.**

«Войска 38-й армии в течение 12 дней ведут очень напряжённые бои с задачей разгрома дукленской группировки противника и выхода на территорию Чехословакии для соединения с партизанским движением и повстанческой армией Словакии. Бои пока не имеют желаемого успеха. Кавкорпус Баранова несколько дней ведёт бои в окружении, его разведка достигла территории Словакии. Подробных данных о положении дел в

Словакии не имеет. Располагаю только разведывательными данными. Знаю, где находятся партизанские отряды, их численность и их руководителей.

Партизанских отрядов насчитывается около 15, объединяют около 12 тысяч человек. Кроме этого, существует повстанческая армия, которая удерживает область Центральной Словакии в своих руках и ведёт бои с немцами. Имеем связь с генералом Голианом – командующим повстанческой армией. Выполняя указание Ставки, перебросили ему 21 самолёт Ла-5 на аэродром «Три дуба», принадлежащие Чехословацкому корпусу в СССР. Эти самолёты, по полученным данным, уже действуют в боях. На этот же аэродром перебрасываем воздушно-десантную бригаду Чехословацкого корпуса в СССР. Баранов доносит по радио, что население встретило его разведку, которая проникла на территорию Словакии, радушно.

Наш представитель фронта при штабе генерала Голиана подполковник Скрипка доносит следующее: население Словакии ненавидит немцев и ожидает прихода Красной Армии, которая пользуется большой популярностью. По всему повстанческому району проведены выборы. Главным органом является Народная рада. 16 сентября проводился съезд Коммунистической и Социалистической партий. У повстанцев ощущается недостаток в вооружении.

Как только войска фронта вступят на территорию Словакии, буду подробно ежедневно доносить о положении дел.

Бои за овладение перевалами продолжаются».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 598.**

### **Документ № 67**

**Донесение командира чехословацкой воздушно-десантной бригады полковника Пржикрыла от 18 сентября 1944 года на имя командующего 1-м Украинским фронтом Маршала Советского Союза И.С.Конева о неподготовленности бригады к передислоцированию в Словакию.**

«Доношу, что, находясь на передовой, 19.00 18 сентября получил приказ начальника штаба 38-й армии о сосредоточении 2-го батальона к 20.00 18 сентября в районе аэродрома Кросно для десантирования его в Словакию. Приказ выполняю. Оставшуюся часть батальона после боя, пока в неизвестном количестве, к 23.00 18 сентября сосредоточу в районе Беско. Одновременно докладываю:

1. Бригада небоеспособна сегодня и в течение следующих трёх суток, так как находилась в течение семи суток в бою. 2. Необходимо произвести реорганизацию взводов и рот. 3. Необходимо произвести замену в командном составе подразделений. 4. Привести в порядок вооружение и боекомплект. 5. Личный состав бригады физически переутомился, считаю необходимым дать отдых для выполнения дальнейшей задачи в тылу, в течение двух-трёх суток, а пока заменить в большинстве случаев обмундирование и обувь».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2712, д. 215, л. 110.**

### **Донесения командующего 38-й армией командующему 1-м Украинским фронтом.**

На 16 сентября 1944 года 2-я Чехословацкая воздушно-десантная бригада с боями продвинулась до семи километров и овладела рубежом: Лазы (1,5 км северо-восточнее Рыманув), Гневошувка, северная часть Сенява, северная часть Оджехова, северная окраина Воля Сенкова, Нагужаны.

На 17 сентября 1944 года 2-я Чехословацкая воздушно-десантная бригада к исходу дня вела бои на рубеже: Рыманув, Гленбоке, Пастевиска, Оджехова, Выгнанка, Воля Сенкова, северная окраина Воля Яворова, Нагужаны.

На 18 и 19 сентября 1944 года 2-я Чехословацкая воздушно-десантная бригада вела бои на рубеже: Рыманув, Ворташув, Гленвоке, Пастевиска, Воля Сенкова, Нагужаны.

На 20 сентября 1944 года 2-я воздушно-десантная бригада сосредоточилась в Кросно».

**ЦАМО, ф. 336, оп. 2673, д. 1078, л. 162.**

### **Документ № 68**

**Приказ командира 5-го авиакорпуса генерал-лейтенанта авиации И.В.Георгиева от 21 сентября 1944 года командиру 53-й авиадивизии В.И.Лабудеву на переброску на аэродром «Три дуба» чехословацкой воздушно-десантной бригады.**

«На 22 сентября на аэродром Кросно посадить: командиру 1-го полка – десять, 23 – четырнадцать и 336-го полка – десять самолетов для десантирования личного состава и боевого груза чехословацкой бригады. Посадка будет прикрываться истребителями 2-й воздушной армии. Время посадки на «Три дуба» – 24.00 – 02.00. С самолёта даётся зелёная ракета, с земли – зелёная или белая. Из числа идущих самолётов на

десантирование командирам 1-го и 23-го полков выделить по одному самолёту для переброски руководящего офицерского состава чехословацкой бригады. Командирами кораблей этих самолётов назначить командиров эскадрилий со своими экипажами. Во главе частей на аэродром подскока вылететь командирам 1-го и 23-го полков и заместителю командира 336-го полка Якушкину.

Каждому экипажу иметь именные списки и наименование грузов, которыми будут загружаться самолёты. Перед вылетом эти списки сдавать руководителю полётов для передачи командиру дивизии. Предупредить экипажи о наблюдении за воздушной обстановкой от места взлёта до посадки самолётов на своих аэродромах. Командиру 1-го полка выделить один самолёт для командира дивизии, не входящий в общий расчёт, на котором он пойдёт на аэродром подскока. Руководителем полётов на аэродроме подскока Кросно назначаю командира 1-го авиаполка».

**ЦАМО, ф. 53-й ад, оп. 1, д. 19, л. 163.**

### **Документ № 69**

**Из записи беседы заведующего 4-м Европейским отделом Народного комиссариата иностранных дел СССР В.А.Зорина с послом Чехословакии в СССР З.Фирлингером 14 июля 1944 года.**

«...Далее Фирлингер сказал, что он имеет сообщение от своего правительства о том, что уполномоченным Чехословацкого правительства на освобождённой чехословацкой территории назначен министр экономической реконструкции Франтишек Немец, а его заместителем – генерал Виест. Ф.Немец по национальности чех, Виест – словак. Кроме того, Чехословацкое правительство намерено командировать вместе со своим уполномоченным и его заместителем несколько советников из числа членов Государственного совета и примерно 10 гражданских лиц, которые будут являться аппаратом уполномоченного Чехословацкого правительства. Фирлингер просил, чтобы было дано указание нашему послу в Лондоне о выдаче виз всем этим лицам на въезд в СССР.

Я спросил, где будут сообщены фамилии тех лиц, которые поедут вместе с Немцем и Виестом, в Москве или в Лондоне? Фирлингер сказал, что он уже запросил правительство по этому вопросу и рассчитывает, что скоро получит список всех лиц, которые намерены выехать с уполномоченным Чехословацкого правительства. Я обещал доложить руководству об этой просьбе Чехословацкого правительства и поставить его в известность о данных нами указаниях.

Затем Фирлингер передал памятную записку с перечнем пожеланий уполномоченного Чехословацкого правительства о снабжении его аппарата с нашей стороны печатной машиной и подвижными радиостанциями с соответствующей аппаратурой, о чём Фирлингер ставил передо мной вопрос перед своим отъездом. Я обещал выяснить возможности удовлетворения этих просьб уполномоченного Чехословацкого правительства...».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 88 – 89.**

### **Документ № 70**

**Из записи беседы заведующего 4-м Европейским отделом Народного комиссариата иностранных дел В.А.Зорина от 24 июля 1944 года с послом Чехословакии в СССР З.Фирлингером.**

«Сегодня в 18 часов я принял Фирлингера по его просьбе. Фирлингер поставил передо мной некоторые вопросы, связанные с приездом уполномоченного Чехословацкого правительства и его аппарата в СССР. Фирлингер высказался в том смысле, что, поскольку аппарат уполномоченного будет довольно большой и, включая военную миссию с обслуживающим персоналом, будет насчитывать, вероятно, около 100 человек, было бы целесообразно, чтобы весь этот аппарат не размещался в Москве, ибо это создаст излишние затруднения для советских органов, а проследовал бы прямо в один из городов поближе к Чехословакии, например, в Черновицы, где имеется много свободных зданий и где размещение такого количества людей не встретит особых трудностей. Фирлингер спросил меня, как я смотрю на это его предложение.

Я ответил, что мне кажется преждевременным решать этот вопрос сейчас, тем более, что его решение будет зависеть от пожеланий самого уполномоченного Чехословацкого правительства, хотя, как я предполагаю, есть некоторые основания для такого решения вопроса, какое предлагает Фирлингер. Фирлингер сказал, что он не предлагает решить уже сейчас поставленный им вопрос, но хотел бы, чтобы по этому поводу мы подумали, а он в свою очередь запросит мнение уполномоченного Чехословацкого правительства.

Затем Фирлингер сообщил, что Чехословацкое правительство поручило ему выяснить, можно ли будет рассчитывать на получение от Советского правительства кредита на расходы в связи с пребыванием в СССР

аппарата уполномоченного Чехословацкого правительства. Фирлингер пояснил, что этот кредит не потребует, по-видимому, особого соглашения, а может быть отпущен в счёт тех сумм, которые предусмотрены в чехословацко-советском Соглашении от 28 мая 1943 г. Я спросил Фирлингера, о какой сумме примерно может идти речь, Фирлингер ответил, что он ещё не располагает данными по этому вопросу, но запросил уже у Чехословацкого правительства эти данные...».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 93 – 94.**

### **Документ № 71**

**Запись в дневнике первого заместителя наркома иностранных дел СССР В.Я.Вышинского от 26 августа 1944 года в связи с приёмом чехословацкой правительственной делегации во главе с уполномоченным чехословацкого правительства Ф.Немецем.**

«Я приветствовал делегацию и выразил надежду, что недалек тот день, когда она будет иметь возможность выехать к себе на родину для непосредственного руководства делом возрождения страны, бывшей пять лет под игом фашистской оккупации. Немец выразил благодарность Советскому правительству от имени всей делегации за гостеприимство и за братские чувства, которые выражает Советский Союз по отношению к Чехословакии... Генерал Пика рассказал о подготовке, которая проведена в частях словацкой армии, среди населения Словакии и Карпатской Украины к изгнанию немцев и для содействия Красной Армии к вступлению её в Чехословакию. В связи с этим сообщением генерала Пики Фирлингер сказал, что Бенеш не представляет для себя возможным установления каких-либо связей со словацким военным министром генералом Чатлошем, который числится в списке военных преступников на одном из первых мест, и что он надеется, что Советское правительство также не будет пользоваться услугами Чатлоша.

Я ответил, что, несомненно, необходима осторожность со всеми теми, кто пытается сейчас спасти свою шкуру, видя своё безнадёжное положение, но, что в борьбе бывает полезным, при известных обстоятельствах, использовать и таких людей, с которыми при иной обстановке не следовало бы иметь дело».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 5, л. 23.**

### **Документ № 72**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики от 5 сентября 1944 года на имя заместителя Уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям на территории СССР генерал-майора А.М.Белянова с просьбой доставить в Словакию генерала Р.Виеста.**

«К восставшим войскам против германской оккупации примкнули тысячи мужчин, из которых можно сформировать новые воинские части, однако нет командиров, нет штабов. Поэтому подполковник Голиан от имени чехословацкой армии и от Словацкого народного комитета настоятельно требует, чтобы в Словакию немедленно был прислан дивизионный генерал Виест, который бы принял руководство военными организациями против немцев и, кроме этого, чтобы было послано несколько офицеров для организации штаба хотя бы одной дивизии. Президент Республики д-р Бенеш и главнокомандующий чехословацкими военными силами генерал Ингр просят Верховное Главнокомандование Красной Армии, чтобы на своём самолёте доставить в Словакию (аэродром «Три дуба») дивизионного генерала Виеста и с ним пять офицеров для штаба.

Позволю себе предложить следующих офицеров 1-го чак, знающих советскую материальную часть и ведение современного боя, на советском фронте: майор Кукла Мирослав, штабные капитаны Сахер Вильгельм, Дедичик Зденек, Гласны Карел, Срп Иосиф. Или других офицеров по назначению командира корпуса. В корпусе их могут заменить офицеры, только что прибывшие из Англии.

В качестве командира новой сформированной дивизии предлагается послать полковника ГШ Сазавски, который как раз прилетел из Англии и предназначался первоначально на пост заместителя командира 1-го чак. Потребность командующего дивизией в Словакии более настоятельна.

В случае вашего согласия, прошу, чтобы дивизионный генерал Виест был на самолёте доставлен в 1-й чак, и все назначенные офицеры вылетели бы от командования фронта в Словакию. Самолёт может приземлиться на аэродроме «Три дуба». За ваше неоценимое содействие выражаю впредь свою благодарность».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 59; Новая и новейшая история. – 1996, № 6.**



### **Документ № 73**

**Письмо начальника чехословацкой военной миссии в СССР от 5 сентября 1944 года на имя Уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям на территории СССР генерал-майора А.М.Белянова с просьбой направить в Словакию офицера связи чехословацкой военной миссии с радиостанцией и радистом.**

«Теперьшние военные операции в Словакии и ускоренная подача материальной помощи, столь великодушно предоставленная нам Советским Союзом, требует регулярной радиосвязи с командованием военным восстанием в Словакии. Поэтому позволю себе просить вас, чтобы к подполковнику Голиан был немедленно послан офицер связи чехословацкой военной миссии в СССР с мощной радиостанцией и радистом, которые держали бы не менее двух раз в день радиосвязь и обеспечили вручение наших приказаний в Словакию, и, с другой стороны, передачу требований словацкого командования к нам.

Предлагаю послать капитана Петро Михаила и радиста ротмистра Янчо Яна, ожидающих в Москве отправки в Словакию самолётом. Оба они от 1-го чак, участвовали в боях на советском фронте. Особых документов для них не требуется – могут быть перекинуты в чехословацкой форме».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 159, л. 60; Новая и новейшая история. – 1996, № 6.**

### **Документ № 74**

**Нота посла чехословацкого правительства в СССР З.Фирлингера от 11 сентября 1944 года советскому правительству с просьбой предоставить транспортные средства для доставки генерала Р.Виеста в Словакию.**

«Ввиду положения, создавшегося в Словакии, Чехословацкое правительство решило обратиться к правительству СССР с просьбой предоставить делегату для освобождённой территории Ф.Немецу, генерал-лейтенанту Виесту и всем политическим советникам Гала, Лаушману, Углирж, Вало так же, как и господину П.Дртина и генерал-лейтенанту Нижборскому возможность скорее переехать в Словакию.

В данном случае делегация не исполняла бы пока своих обязанностей, предусмотренных советско-чехословацким соглашением от 8 мая 1944 года. Эти функции выполнялись бы ею только тогда, когда создадутся условия, предусмотренные вышеупомянутым соглашением. До тех пор министр Немец, в согласии с политическими советниками, выступал бы как член Чехословацкого правительства.

Генерал-лейтенант Виест, назначенный теперь на пост командующего чехословацкими войсками в Словакии, вышел бы временно из состава делегации, и было бы желательно, чтобы он был направлен в Словакию в первую очередь. Доводя всё вышесказанное до Советского правительства, посольство Чехословацкой республики было бы весьма обязано, если бы советские компетентные органы могли пойти навстречу этой просьбе и по возможности предоставили для этой цели транспортные средства».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 5, л. 32.**

### **Документ № 75**

**Депеша начальника чехословацкой военной миссии в СССР Г.Пики министру национальной обороны Чехословакии С.Ингру от 13 сентября 1944 года о согласии Советского правительства на переброску в Словакию истребительного чехословацкого авиационного полка, 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады и генерала Р.Виеста.**

«По нашей письменной просьбе Советское правительство решило, что Советское Верховное Командование обеспечит доставку в Словакию:

1. Генерала Виеста с рацией (один офицер, один радист).
2. Чехословацкого истребительного авиационного полка.
3. 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады.

Далее принято решение, что советская авиация сама проведёт бомбардировку целей в Словакии.

Генерал Виест, вероятно, вылетит из Москвы примерно через два дня (в зависимости от погоды). Я просил, чтобы он посетил маршала Конева, где обсудил бы принципы сотрудничества с Красной Армией. Командиру корпуса я направил телеграмму, чтобы он приготовил четырёх офицеров для штаба в Словакии. Намечаемые не могут быть освобождены от этого поручения (майор Кукла, начальник штаба 3-й бригады Гласны, из оперативного отдела, Срп, командующий артиллерией, возможно, будет освобождён только Сахер).

Советское командование просит регулярно направлять метеорологические сводки из Словакии (два раза в день). Рекомендую много не говорить о советской помощи по радио».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С.151.**

## **Документ № 76**

### **Акт проверки и дообеспечение 2-й воздушно-десантной бригады 1-го чехословацкого армейского корпуса имуществом, боеприпасами, горючим и продовольствием.**

«Комиссия в составе представителя уполномоченного Верховного Главнокомандования майора Мишина, зам. начальника тыла 1-го Украинского фронта генерал-майора Сучкова, начальника отдела перевозок оперативного управления фронта подполковника Удальцова – с одной стороны, и заместителя командира 2-й воздушно-десантной бригады 1-го чехословацкого армейского корпуса подполковника Лихнер, начальника штаба бригады штабного капитана Брожик – с другой, произвела проверку и дообеспечение бригады имуществом, боеприпасами, горючим и продовольствием.

После проведённой работы бригада убывает к новому месту назначения в следующем составе:

1. Личного состава – 2152 человека.

2. Материально и технически бригада обеспечена:

а) вооружением – полностью в соответствии с табелем приложенного к штатному расписанию (полностью согласно штату);

б) боеприпасами – тремя боевыми комплектами на все виды оружия, имеющегося в бригаде;

в) горюче-смазочными материалами – двумя заправками на идущий автотранспорт («Виллисы» и мотоциклы);

г) продовольствием – шесть суточных дач;

д) обмундированием – полностью. Негодное к носке обмундирование и обувь заменены...».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 176 – 177.**

## **Документ № 77**

### **Из письма К.Готвальда секретарю ЦК КП (б) У о помощи советских партизан партизанскому движению в Словакии от 18 сентября 1944 года.**

«...Партизанские отряды, которые были переброшены в Словакию Украинским штабом партизанского движения под руководством генерал-лейтенанта Строкача, имеют немалые заслуги в деле развёртывания широкого народного антинемецкого движения, результатом которого является очищение большой территории страны от немцев.

Установлено, что партизанские отряды, во главе которых стоят такие опытные советские командиры, как Величко, Егоров, Волянский, в первые дни боёв несли главную тяжесть обороны на всех участках борьбы против наступающих немецких захватчиков. Без них словацкие военные части, не имеющие боевого опыта, не смогли бы устоять перед кадровыми немецкими частями, поддерживаемыми танками, тяжёлой артиллерией и авиацией.

Большую роль сыграли и партизанские соединения (командиры – Шукаев, Ягупов и др.) в Восточной Словакии, которым удалось собрать тысячи словацких солдат, которые разошлись из своих частей вследствие натиска наступающих немцев, и включить их в организованную антинемецкую борьбу бок о бок с партизанами.

Эти большие результаты Вашей помощи войдут в историю борьбы за освобождение Чехословакии.

Убедительно прошу Вас оказывать помощь и на дальнейшем этапе нашей народно-освободительной борьбы при организации центра и руководства партизанского движения на освобождённой территории Словакии. Прошу оказать нам помощь кадрами (несколько штабных работников в качестве советников, опытных командиров партизанских отрядов и радистов) и оружием. Особенно прошу послать в качестве советника при организуемом чехословацком партизанском центре генерал-лейтенанта тов. Андреева.

Я уверен, что эта дальнейшая помощь ещё более укрепит братский союз между народами Чехословакии и Советской Украины, и что на освобождённой родине мы будем иметь возможность от имени свободной Чехословацкой Республики проявить нашу благодарность за помощь исторического значения, оказанную Вами».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 163.**

## **Документ № 78**

### **Сообщение 1-го секретаря ЦК КП (б) У Н.С.Хрущёва от 26 сентября 1944 года на имя И.В.Сталина о переброске в Чехословакию и Венгрию партизанских отрядов, результатах их деятельности и обстановке в Словакии.**

«В дополнение к моим сообщениям об организации и развитии партизанского движения на территории Чехословакии доношу:

ЦК КП(б)У через Украинский штаб партизанского движения продолжает перебрасывать на самолётах в Чехословакию и Венгрию новые организаторские партизанские отряды, вооружение и боеприпасы.

На 26 сентября с.г. только на территорию Чехо-Словакии переброшено на самолётах 15 организаторских партизанских отрядов, общей численностью 215 человек, и более 30 тонн грузов вооружения и боеприпасов. Кроме того, для усиления руководства партизанскими отрядами в Словакию направлено 12 офицеров Украинского штаба партизанского движения.

В настоящее время на территории Чехо-Словакии действует 21 партизанская бригада и 13 отдельных отрядов, общей численностью около 17 тысяч человек, и на территории Венгрии – одна бригада и 8 отрядов, общей численностью 1000 человек.

Партизаны совместно со словацкой армией продолжают вести бои против наступающих немецких войск и удерживают занятые ими районы в Центральной Словакии площадью до 5000 кв. километров.

В результате боевых действий только за один месяц – с 26 августа по 26 сентября с.г. в Чехо-Словакии партизанами нанесён противнику следующий урон в живой силе и технике: убито и ранено солдат и офицеров 6620, подорвано эшелонов 26, разбито паровозов 22, вагонов 465, сбито самолётов 9, подорвано мостов 36, подорвано танков и бронемашин 40, автомашин 281, орудий и миномётов 38.

Взяты трофеи: эшелонов с продовольствием 3, танков 12, орудий и миномётов 26, пулемётов 98, складов с продовольствием и боеприпасами 5.

Захвачено в плен и доставлено в Москву два генерала правительства Тиссо (Тисо) – военный министр Словакии генерал Чатлош и командующий наземными войсками генерал Туранец.

В середине сентября немецкое командование подбросило в Словакию две новые дивизии с авиацией, танками и артиллерией, которые начали решительное наступление на занятые партизанами районы. Только на один город Святой Мартин немцы бросили дивизию СС «Допершлаг» численностью 10 000 солдат.

После жестоких 18-дневных боёв 24 сентября партизаны оставили город Святой Мартин и ряд населённых пунктов в долине реки Турьец.

В настоящее время обстановка резко ухудшилась. Партизаны и словацкая армия несут большие потери. Привожу телеграмму командира партизанской бригады тов. Величко и представителя Украинского штаба (партизанского движения) подполковника тов. Храпко о военном положении в Словакии:

«В связи с занятием Святого Мартина и продвижением немцев на юг по долине реки Турьец Народный Выбор освобождённой Словакии выразил недовольство руководящему составу штаба Гольяна (бригадный генерал, руководитель восставшей словацкой армии).

23 сентября члены правительства Шмитке (Шмидке) (председатель Национального Комитета), Гусак (член военного комитета) и другие обратились к нам с просьбой взять на себя руководство словацкой армией. Их просьбу мы вежливо отклонили. Неумение штаба Гольяна руководить войсками, разложение солдатских масс и трусов офицеров, бездействие и выжидание скорого прихода Красной Армии создали явную угрозу подавления народного движения в Чехо-Словакии.

Две словацких дивизии, действующие в восточной Словакии, разбиты и рассеяны по горам и лесам. Если в ближайшие дни не будут приняты энергичные меры, не будет помощи со стороны словацкого корпуса и со стороны Красной Армии, – немцы займут и Бан-Бистрицу (Банска-Бистрица) (центр восставших воинских словацких частей и месторасположение Национального Комитета (Совета) Словакии. Величко, Храпко».

25 сентября с.г. товарищи Величко и Храпко прислали телеграмму следующего содержания: «Нас удивляет отсутствие при штабе Гольяна русской военной миссии, в то время как англичане и американцы чувствуют здесь себя отлично. Просьба поднять этот вопрос в Правительстве. Всё, что необходимо для этого, – сделаем немедленно. Величко, Храпко».

Кроме того, все партизанские отряды, действующие на территории Чехо-Словакии и Венгрии, просят об оказании им помощи опытным командным составом для партизанских отрядов, вооружением и боеприпасами».

**Новая и новейшая история. – 1996, № 5.**

### **Документ № 79**

**Памятная записка правительства СССР, составленная на основе встречи начальника Главного разведывательного управления ГШ КА генерал-полковника Ф.Ф.Кузнецова и заместителя начальника ГШ КА генерала армии А.И.Антонова с членами венгерской миссии, прибывшей в Москву 1 октября 1944 года для ведения переговоров о перемирии.**

«На днях была доставлена в Москву пропущенная через линию фронта венгерская миссия, заявившая, что она имеет полномочия венгерского регента Хорти для ведения переговоров о перемирии... 5 октября миссию принял зам. начальника ГШ КА генерал Антонов, которому она вручила личное послание регента Хорти на имя маршала Сталина. На заданный генералом Антоновым вопрос о цели приезда миссии, последняя заявила, что она просит передать маршалу Сталину и Советскому правительству следующее:

1. Венгрия готова прекратить военные действия против Советского Союза и вместе с советскими войсками воевать против немцев.
2. Советским войскам будет дана возможность свободного продвижения по территории Венгрии в любом направлении.
3. Миссия просит скорее занять советскими войсками Будапешт.
- 4.. Миссия просит, чтобы румынские войска не переходили границ, установленных в 1940 году.
5. Прекратить воздушные бомбардировки Венгрии.
6. Разрешить миссии передать в Будапешт шифрованную телеграмму.

Рассмотрев упомянутое послание регента Хорти и заявление венгерской миссии, Советское правительство сочло венгерские предложения неудовлетворительными и неприемлемыми. Со своей стороны Советское правительство предлагает заявить венгерской миссии для передачи регенту Хорти и венгерскому правительству следующее:

Венгрия должна эвакуировать все венгерские войска и чиновников из оккупированных ею территорий Чехословакии, Югославии, Румынии в пределах границ Венгрии, существовавших на 31 декабря 1937 года. Эта эвакуация должна начаться немедленно и должна быть закончена в течение 10 дней со дня получения венгерским правительством настоящего заявления... Венгрия обязана порвать все отношения с Германией и немедленно объявить войну Германии, причём Советское правительство готово оказать помощь Венгрии своими войсками».

**Советско-английские отношения во время  
Великой Отечественной войны 1941 – 1945 . – Т.2. – М., 1983. – С. 184.**

#### **Документ № 80**

**Приказ командующего войсками 1-го Украинского фронта Маршала Советского Союза И.С.Конева командирам партизанских отрядов, действующих в Средней Словакии, об их оперативном переподчинении командующему 1-й словацкой армией.**

«В целях объединения усилий всех вооружённых сил Средней Словакии для борьбы с немецкими захватчиками приказываю:

Первое. В оперативном отношении партизанским бригадам и отрядам войти в оперативное подчинение командующего Первой словацкой армией генерал-лейтенанта Виеста.

Второе. По вопросам организационным и политическому руководству выполнять указания оперативной группы Штаба партизанского движения полковника Асмолова, который будет получать в этой части указания от Военного совета 1-го Украинского фронта».

**Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С. 501.**

#### **Документ № 81**

**Сообщение штаба 1-го Украинского фронта от 8 октября Уполномоченному Совнаркома и Ставки ВГК КА по иностранным военным формированиям на территории СССР о переброске в Словакию и обратно людей и грузов.**

«Справка. 8.10.44 г. (телеграммой) № 25562 т. Костылев (1-й Укр. фронт) сообщил, что из состава 2-й бригады на аэродром «Три дуба» переброшено:

в ночь на 27.9.44 г. 13 самолётами – 106 чел. и 13 т грузов;

в ночь на 7.10.44 г. 47 самолётами – 334 чел. и 47 т грузов;

в ночь на 8.10.44 г. 45 самолётами – 268 чел. и 44,5 т грузов.

В течение 7 и 8 октября на аэродром «Три дуба» самолётами доставлены члены чехословацкого правительства, генерал-лейтенант Виест со штабом и генерал-лейтенант Нижборский.

Обратными рейсами самолётов в СССР вывезено 111 чел. раненых, 153 человека семей ответственных работников и 400 кг грузов».

**Красная Армия в странах Центральной и Северной Европы и на Балканах. – С. 501 – 502.**

#### **Документ № 82**

**Из докладной записки военного корреспондента газеты «Комсомольская правда» капитана С.Крушинского о положении в Средней Словакии (октябрь 1944 года).**

«Политические настроения.

Для царившего здесь политического настроения самым характерным было чувство дружбы к советской России и Красной Армии. Здесь видят в нас естественного, желательного и единственно возможного освободителя. Имеющихся здесь советских офицеров предупредительно приветствуют не только все военнослужащие, но также и жители (многие – поднятием сжатой руки). На улице ко мне часто подходили словаки, чтобы сказать, что надо немцев бить. На прощанье они говорили: «Здравствуй», понимая слово лишь отчасти, то есть только то, что это есть пожелание здоровья. Я видел на улице английских и американских офицеров – они, безусловно, не встречали такого выражения симпатий.

Офицерская столовая в Банской-Битрице украшена многочисленными флажками – чехословацкими, советскими, американскими, английскими. Наши флажки – на самых видных местах.

С несомненной искренностью население и солдаты ждут прихода частей Красной Армии.

Если говорить об отдельных частных политических заботах и сомнениях, то следует, прежде всего, указать на опасения многих интеллигентов, что они будут лишены материальных удобств. Предвидя будущую близость Чехословакии к Советскому Союзу, и не зная положения, какое у нас существует в действительности, думают, что произойдёт немедленное и механическое уравнивание по беднякам, что будут пересчитаны скатерти, простыни и т.п.

Надо также сказать о партизанах. Их на плацдарме – несколько тысяч. Они сведены в соединения и имеют общий штаб (в штабе видную роль играет наш главный советник, полковник Асмолов, человек требовательный и, кажется, хорошо вошедший во все дела управления). Командиры соединений – украинские партизаны. Ударную силу сопротивления составляют русские отряды, укомплектованные, главным образом, за счёт военнопленных, бежавших из Германии, они воюют отлично. Хорошо действуют французский партизанский отряд капитана де Ланурье. Словацкие партизанские отряды показывают больше стойкости, чем подразделения армии. Они с полной готовностью подчиняются русским командирам соединений. Героически дерётся словенский отряд Сучанского.

В качестве знаков различия партизаны носят красные ленточки или матерчатые пятиконечные звёздочки, или, наконец, красные шарфы. Несомненно, в отрядах растут хорошие кадры для будущего пополнения офицерского корпуса.

Военное положение.

К началу октября силы свободной Словакии, хотя и потерявшие часть территорий, занимали важный плацдарм на реке Грон при очень удобных оборонительных позициях. Однако, перейдя в наступление 4 октября, немцы на двух направлениях преодолели словацкую оборону и к исходу дня шестого октября подошли к Грону и Зволену, а через горы – к Банска-Бистрице, тем самым поставив под угрозу и аэродром «Три дуба», имеющий очень серьёзное значение, так как на освобождённой территории нет другой подобной площадки. С потерей этого района возможности среднесловацкого плацдарма заметно снизились бы. В связи с этой угрозой наблюдалась растерянность. Спрашивали, не относится ли советское командование к борьбе словаков так же, как относилось к восстанию поляков в Варшаве. Быть может, подобные вздорные мысли распространялись кем-либо с провокационной целью. При этом имелась в виду замедленная переброска с нашего фронта 2-й чехословацкой бригады (небольшая группа перелетела в Среднюю Словакию в ночь на 27 сентября, но потом в течение десяти дней не было ни одного транспортного самолёта, хотя в Словакии было много лётных дней). В ночь на 7 октября высадка бригады возобновилась, но дальнейшей обстановки я не знаю...».

**Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С. 499 – 500.**

### **Документ № 83**

**Докладная записка командующего войсками 1-го Украинского фронта от 17 октября 1944 года Верховному Главнокомандующему по вопросу доставки военного имущества для чехословацких войск.**

«Для доставки боеприпасов, вооружения, авиационного бензина и бомб для чехословацкого авиаполка, бригады и повстанческой армии в Среднюю Словакию необходимо ежедневно 60 – 80 транспортных самолётов.

Прошу Ваших указаний маршалу Голованову продолжать работу 5-м авиакорпусом по доставке указанных грузов в Словакию».

**Красная Армия в странах Центральной и Северной Европы и на Балканах. – С. 504.**

### **Документ № 84**

**Депеша посла Чехословакии в СССР З.Фирлингера от 26 октября 1944 года государственному министру Чехословакии Г.Рипке об усилении помощи Словацкому национальному восстанию.**

«Напоминаю Зорину о помощи Словакии при каждом своём посещении. С Вышинским я об этом говорил подробно в последний раз 19 числа этого месяца. У меня создалось впечатление, что здесь знают об ухудшившейся ситуации и действуют в соответствии с этим. Учитывая твоё желание, сегодня передам в Наркоминдел письмо для Молотова, в котором ссылаюсь на ответ Вышинского от 22 октября и прошу:

- а) усилить помощь всех видов;
- б) разрешить приезд делегации Словацкого национального совета;
- г) послать высшего советского офицера, представляющего Верховное Главнокомандование Красной Армии с целью обеспечить лучшее взаимодействие и усилить помощь Словакии.

Что касается помощи со стороны других союзников, то я тебе ещё раньше сообщал, что против поставок оружия в Словакию и против иной действенной помощи сражающейся Словакии здесь никаких возражений не будет.

Как показывает статья военного корреспондента «Правды» Полевого, опубликованная сегодня в «Правде» о восстании в Словакии, советские компетентные деятели стараются возбудить интерес советской общественности к Словакии, что здесь всегда является хорошим признаком».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С.219.**

**Документ № 85**

**Справка заместителя Уполномоченного Ставки ВГК Красной Армии генерал-майора А.М.Белянова о переброске в Словакию 2-й воздушно-десантной чехословацкой бригады по состоянию на 25 октября 1944 года.**

| Дата         | Переброшено |             | Самолётов |           |           | Вывезено из Словакии |             |
|--------------|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|----------------------|-------------|
|              | л/состава   | грузов в т. | всего     | выполнено | вернулось | людей                | грузов в т. |
| 7.10.44.     | 334         | 47          | 47        | 47        | -         | 111                  | -           |
| 27.9.44.     | 106         | 13          | 13        | 13        | -         | -                    | -           |
| 8.10.44.     | 268         | 44,5        | 45        | 45        | -         | 153                  | 0,4         |
| 9.10.44.     | 467         | 62,1        | 72        | 72        | -         | 139                  | 0,2         |
| 10.10.44.    | 7           | 1,1         | 20        | 2         | 18        | 3                    | -           |
| 14.10.44.    | 514         | 55          | -         | -         | -         | 104                  | 2           |
| 15.10.44.    | 31          | 11          | 30        | 10        | 20        | -                    | -           |
| 17.10.44.    | 156         | 44,5        | 71        | 42        | 29        | 43                   | 4,5         |
| 24.10.44.    | 45          | 24,8        | 39        | 18        | 21        | 12                   |             |
| <b>Итого</b> | 1928        | 303,6       | 337       | 249       | 88        | 625                  | 7,1         |

**Документы и материалы по советско-чехословацким отношениям. – С. 217.**

**Документ № 86**

**Из донесения заместителя начальника политуправления 1-го Украинского фронта от 22 октября 1944 года начальнику ГлавПУ РККА о военно-политической обстановке на территории, занятой словацкими повстанцами<sup>1</sup>.**

«1. Боевые качества повстанческой армии, настроения бойцов, офицеров и населения.

За время боёв с немецкими оккупантами повстанческая словацкая армия значительно окрепла в организационном отношении, улучшилось руководство армией. Политическое настроение повстанцев и партизан, подавляющего большинства их, хорошее, боевой дух высокий. Солдаты и офицеры сильно ненавидят немцев и горят желанием поскорее очистить свою сторону от немецких оккупантов с помощью Красной Армии, которую они ждут с нетерпением.

Подобные же настроения характерны и для народа, проживающего на территории, занятой повстанцами и партизанами. Прежде всего, бросается в глаза горячая и неподдельная любовь всех слоёв словацкого населения к Красной Армии и братскому русскому народу. Население восхищается Красной Армией, её победами и благодарит за помощь в организации чехословацкого корпуса в СССР.

Доктор Франтишек Немец, являющийся главным делегатом словацкого правительства на освобождённой территории, заявил:

<sup>1</sup> Данное донесение было подготовлено на основе личных наблюдений заместителя начальника военного отдела «Правды» Б.Полевого, вылетавшего в район восстания.

«Победы, одержанные Россией в этой войне, подвиги Красной Армии, её жертвы превышают всё, что сделали вместе взятые остальные страны антигитлеровской коалиции. У словацкого народа есть пословица: «Вместе в бою, вместе в миру». Я думаю, что выражу мнение всего нашего правительства и всего населения нашей Родины, если официально скажу Вам, что извечное братство наших народов, скреплённое кровью в этой войне, должно сохраниться на вечные времена. Прозорливость и гений Маршала Сталина, неуклонная воля и традиционная дружба с Советским Союзом доктора Бенеша – лучшая гарантия этому».

Генерал Виест свое восхищение Красной Армией выразил следующими словами: «Красная Армия показала всему миру пример стойкости и мужества в этой великой войне. Для нас, воинов Чехословацкой республики, большая честь – сражаться бок о бок со знаменитыми бойцами Красной Армии за освобождение нашей Родины»...

Когда батальоны чехословацкой бригады стали прибывать на аэродром и оттуда направляться через город, весть об этом быстро облетела предместья, и тысячи мужчин и женщин выбегали им навстречу. Всюду раздавались возгласы: «Здар Сталину!», «Здар Красной Армии!», «Здар русским!». Прохождение подразделений через город превратилось в стихийную демонстрацию любви к Советскому Союзу...».

**Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С. 505 – 506.**

### **Документ № 87**

**Донесение начальника опергруппы Сомова от 25 октября 1944 года начальнику разведотдела 1-го Украинского фронта о положении в районе словацкого восстания.**

«Виест искренне благодарит за мероприятия маршала Конева. Со своей стороны обещает сделать всё, что в силах его армии, в связи с тем, что немцы имеют успех на восточном участке центральной Словакии и всеми силами стараются взять Зволен, «Три дуба», а также силою до полка и 15 танков продвинулись от Лученец на северо-запад до Пила (20 км сев.-зап. Лученец). Улучшения положения повстанцев ожидать нельзя. Базы для самолётов очень скудные. В данное время штурмовики могут быть подвергнуты опасности.

Поэтому Виест просит выслать только одну эскадрилью, а не полк, как обещал генерал Красовский».

**Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – 507.**

### **Документ № 88**

**Донесение начальника штаба 1-го Украинского фронта генерала В.Д.Соколовского в ГШ КА о положении в Словакии по состоянию на 25 и 26 октября 1944 г.**

«Противник за последние дни усилил активные действия против повстанческой армии и партизан Словакии и ведёт наступление с севера, востока и юга.

1. Силою до полка пехоты перешёл в наступление с направления Ружомберок в южном направлении и к утру 25.10 батальоном пехоты вышел в район Черняви Гай, двумя батальонами – в район Посуха (12 – 10 км юго-зап. и южн. Ружомберок).

2. В районе южн. Бан(ска)-Бистрица силами до полка пехоты с 10 танками перешёл в наступление от Лученец в северо-западном направлении и к исходу 24.10 прорвался в район Детва, Другаловци.

Десантная бригада оказывает упорное сопротивление, стремясь задержать дальнейшее продвижение противника. Бои идут на подступах к Зволен.

3. В районе южн. Поград противник неустановленной численности продолжал наступление с рубежа Римав. Баня, Ревуца в северо-западном направлении и к утру 25.10 вышел на рубеж Кокава, Тиссовец, Мурань, Червена Скала (все пункты юго-зап. Поград).

К исходу дня бои шли за Брезно.

4. В районе зап. Поград противник силою до двух полков пехоты ведёт наступление из района Кралева Легота в южном направлении и к утру 25.10 овладел Малужина (40 км зап. Поград).

5. Командование повстанческой армии принимает меры к удержанию рубежа: Железна Брезница, Зволен, Звол Слатина, Очов (все пункты в районе Зволена).

Одновременно подготавливается отвод частей армии в горы в районы: 20 км юго-зап., 15 км сев.-зап. и 30 км сев.-вост. Брезно.

Штаб повстанческой армии передислоцируется в Доновали (18 км сев. Банска Бистрицы).

6. Население бежит в горы. Оборона населённых пунктов слабая».

**Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С. 507 – 508.**

## **Документ № 89**

### **Донесение начальника штаба 1-го Украинского фронта генерала В.Д.Соколовского в ГШ КА о положении в Словакии на период 3 ноября 1944 года и оставлении повстанцами Банска-Бистрицы.**

«По отрывочным агентурным данным и данным партизан, в течение последних дней в повстанческом районе Словакии произошли крупные изменения.

В результате предпринятого наступления немцев на важнейших направлениях вдоль основных путей сообщения части повстанческой армии вынуждены были отходить.

27.10 дезорганизованные части повстанческой армии, оказывая незначительное сопротивление немцам, оставили Бан(ска)-Бистрица и (с) остатками ушли в горы. Как стало известно, органы власти и штаб повстанческой армии во главе с генералом Виестом, ушли также в горы и находятся в районе хребта Низкие Татры (район выс. 1648, 1754, 20 – 25 км сев.-вост. Бан.-Бистрица) и ожидают подхода Красной Армии.

Действительное положение в повстанческом районе и действия командования армии выясняются. Установлено, что солдаты, преследуемые немцами, бросали оружие и расходились по домам. Офицеры сами переодевались в гражданскую одежду и разбегались.

В настоящее время немцы и гардисты, не прибегая к строгим мерам репрессий к солдатам, по существу способствуют дальнейшему разложению повстанческой армии. Поступают данные о мобилизации словаков в немецкую армию».

**Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С. 509.**

## **Документ № 90**

### **Из отчёта УШПД о боевых действиях партизан на территории Чехословакии на период 1 ноября 1944 года.**

«1. Политическая и военная обстановка в тылу противника в районах действий партизанских отрядов.

Сложившаяся военная обстановка вынудила немецкое командование под натиском войск Красной Армии отводить свои войска из Трансильвании, Венгрии и Закарпатской Украины на запад и северо-запад.

На пути отхода немецких войск лежала Словакия, через которую проходили как фронтовые дороги, так и рокадные пути сообщения, связывающие районы Венгрии с западными районами Польши.

К началу октября месяца в тылу противника, на территории Чехословакии и Венгрии, действовало 17 тыс. человек партизан, объединённых в четыре соединения, 6 бригад и 20 отдельных отрядов общей численностью 15 845 человек.

Часть этих отрядов действовала непосредственно по тылам противника в восточной части Словакии, а часть обороняла освобождённые районы Средней Словакии, территория которых к этому времени составила около 5 600 кв.км. Границы освобождённого района проходили через города Св. Мартин, Ружомберок, Штрба, Телград, Ловинобания, Плешовце, Св. Криж на Гроне, Креница, Прибовце.

Помимо партизан в освобождённом районе Словакии действовали части восставшей словацкой армии, командование которой возглавляли Виест и Гольян. Генерал Виест прибыл в Словакию из Лондона в конце сентября месяца.

Наличие большого количества партизан, а в особенности целого района, контролировавшегося ими, мешало маневрированию германской армии. Такие железнодорожные узлы, как Зволен и Врутки, через которые проходили важнейшие для фронта железнодорожные магистрали, находились в руках партизан. Кроме того, с приближением линии фронта всё большее значение приобретали не только магистральные, но и все транспортные пути.

Все эти факты заставили немецкое командование принять серьёзные меры борьбы с партизанами и в первую очередь ликвидировать партизанский район в Словакии.

Проводя боевые действия против партизан только на некоторых направлениях, в основном в направлении Банска-Бистрица, Ружомберок и Зволен, противник одновременно подтягивал пехоту и моточасти ко всем оборонительным рубежам партизан. Некоторые части были подтянуты даже непосредственно с передовых линий фронта.

Сосредоточив до 30 тыс. солдат, 180 танков и до 40 бронемашин, в двадцатых числах октября противник предпринял наступление на партизанский район со всех направлений, стремясь проникнуть в горные долины, имеющие пути сообщения, и промышленные районы.

Партизаны совместно со Словацкой армией, командованию которой они оперативно были подчинены, прилагали все усилия для обороны района. Особенно хорошие отзывы поступали о действиях бригады Егорова, оборонявшей северо-западную часть освобождённого района и в течение 20 дней уничтожившей более 2 тыс. немецких солдат и офицеров, 10 танков и много другой техники противника.

Вследствие недостаточного боевого опыта Словацкой армии и части партизан из числа местных жителей, а также превосходства сил противника (последний имел успех уже 26 октября 1944 г.) Главный штаб партизан-



ского движения Словакии вынужден был выехать из Банска-Бистрицы. 25 октября перестал функционировать аэродром в районе Зволена...

Несмотря на начавшийся террор и преследования, партизанские отряды продолжают успешно вести борьбу с немецкими оккупантами и профашистскими правителями Словакии, получая в этой борьбе поддержку и помощь со стороны населения.

На 1 ноября 1944 г. число партизан, состоящих на связи с УШПД, составляет 19 319 человек, не считая местных отрядов...

3. Работа авиации. В октябре месяце партизанским отрядам оказывалась помощь вооружением, боеприпасами из Киевской базы (УШПД), Жешува (представительство УШПД при Военном совете 1-го Украинского фронта) и Станислова (представительство УШПД при Военном совете 4-го Украинского фронта).

Всего за месяц произведено 29 самолёто-вылетов в тыл противника на самолётах типа Си-47, из них: 12 самолёто-вылетов из Киева, 13 самолёто-вылетов из Жешува и 4 самолёто-вылета из Станислова.

Партизанам выброшено 328 грузовых мешков с вооружением, боеприпасами, медикаментами и радиопитанием общим весом 28, 56 т...».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 590 – 591.**

### **Документ № 91**

**Из обращения военнослужащих 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады к гражданам Словакии от 12 ноября 1944 года с призывом принять активное участие в борьбе против немецко-фашистских оккупантов.**

«Братиславское радио передало, что 2-я чехословацкая воздушно-десантная бригада уничтожена и что её остатки были взяты фашистами в плен или рассеяны по лесам и горам.

Мы уполномочены поправить братиславское радио и сообщить нашей братиславской общественности, что это не так. Действительно, мы вынуждены были отказаться от борьбы в качестве частей регулярной чехословацкой армии, действующей в Словакии, ибо невозможно было продолжать борьбу регулярными частями, поэтому мы перешли к партизанским методам борьбы в отрядах, которые могут быстро перемещаться и лучше наносить удары по фашистским бандитам, легко передвигаясь из одного района боевых действий в другой.

Мы готовы и далее с оружием в руках оказывать вам помощь в вашей освободительной борьбе, и мы полны решимости продолжать эту борьбу вместе с вами до полной победы.

По всей Словакии вы найдёте много небольших отрядов нашей бригады. Они умело скрываются, хорошо снабжены и вооружены для того, чтобы вместе с вами вести решительную борьбу и нанести противнику последний удар в ходе его отступления под натиском победоносной Красной Армии... Поймите, что все вы, каждый из вас должны принять участие в деле освобождения своей страны, своих районов, городов, сёл и семей. Каждый из вас должен найти способ, как помочь ускорению успешного продвижения Красной Армии, и это должна быть, прежде всего, борьба с оружием в руках, вдохновляющие примеры которой можно найти в истории нашего народа.

Поэтому мы призываем всех вас к упорной борьбе против так называемого братиславского правительства, против всех его распоряжений и приказов, которые издаются изменниками народа и пособниками германского фашизма, против захватчиков и убийц, которые уничтожили и замучили миллионы женщин, мужчин и детей.

Мы, офицеры и солдаты 2-й чехословацкой воздушно-десантной бригады, обращаемся к вам с призывом принять участие в открытой борьбе против нашего злейшего врага, извечного закоренелого врага славянства и всех людей доброй воли. Включайтесь в последний совместный бой за изгнание фашистов и готовьтесь к торжественной встрече славной Красной Армии».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 232 – 233.**

### **Документ № 92**

**Донесение штаба 1-го Украинского фронта в ГШ КА от 16 ноября 1944 года о количественном составе партизанских соединений и отрядов на территории Чехословакии и районах их дислокации.**

«1. На территории Чехословакии действует 30 партизанских бригад, соединений и отрядов общей численностью около 12 тысяч человек.

2-я воздушно-десантная чехословацкая бригада полковника Пжеккрыла, всего около 700 человек, с лёгким вооружением, по донесению представителя Украинского штаба партизанского движения при Чехословацком

штабе партизанского движения полковника Асмолова, действует совместно с партизанами в районе Ружомберок.

2. Партизанские отряды, имеющие связь со штабом партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта, находятся в районах:

отряд Пола (900 человек) – в районе Тренчин,  
отряд Белика (850 человек) – в районе Брезно,  
отряд Сечанского (1000 человек) – в районе Подграды,  
отряд Стрельцова (150 человек) – в районе Стронкова,  
отряд Мурзина (200 человек) – в районе Моравска Острава,  
отряд Кокина (700 человек) – в районе Стропков,  
отряд Дмитриева (30 человек) – в районе Простеев,  
отряд Садиленко (100 человек) – в районе Брезно,  
отряд Логвиненко (100 человек) – в районе Тисовец,  
отряд Иванова (150 человек) – в районе Гандлова,  
отряд Савельева (60 человек) – в районе Жилина,  
отряд Фомина (50 человек) – в лесах 70 километров юго-восточнее Прага,  
отряд Киша (30 человек) – в лесах 75 километров южнее Пльзень,  
отряд Гудец (20 человек) – в лесу 35 километров юго-западнее Прага,  
бригада Величко (1380 человек) – с 11 ноября в движении из района Бан. Быстрица в направлении Морава, Острава,  
бригада Егорова (3070 человек) – в движении из района Бан. Быстрица в направлении Брно,  
соединение Квитинского (395 человек) – в районе Липтов Градок,  
бригада Попова (1524 человека) – в движении из района Св. Мартин в направлении Прага,  
отряд Лях (100 человек) – в движении из района Бан. Быстрица в направлении Брно,  
бригада Бруновского (1870 человек) – в районе Вел. Битча,  
отряд Мартынова (200 человек) – в районе Кремница,  
отряд Кокунова (150 человек) – в районе Полгора,  
отряд Максимова (50 человек) – в районе Златемор,  
отряд Беренштейна (120 человек) – в районе Стропков,  
отряд Снежинского (100 человек) – в районе Воровье.

3. В настоящее время партизанские отряды крайне нуждаются в боеприпасах, вооружении, взрывчатых веществах, радиостанциях, медикаментах, зимнем обмундировании и частично в продовольствии, но условия нелётной погоды не позволяют помощь выброской грузов авиацией».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 601 – 602.**

### **Документ № 93**

**Из донесений, сводок и отчётов УШПД, штабов 1-го и 4-го Украинских фронтов за январь и февраль 1945 года.**

Из сводки Украинского штаба партизанского движения от 13 января 1945 года в ЦК ВКП (б) о развитии партизанского движения в Чехословакии по состоянию на 1 января.

«В течение первой половины декабря месяца 1944 г. противник оттеснил партизанские отряды в горно-лесистые районы, занял все важнейшие административно-хозяйственные центры и начал спешно готовить оборонительные рубежи и опорные пункты с целью задержать наступление частей Красной Армии... По всей Словакии немцами объявлена мобилизация в армию мужчин в возрасте от 20 до 24 лет...

Несмотря на значительные потери партизан, понесённые ими во время наступательных боёв противника, партизанское движение в Чехословакии продолжало шириться, а отношение населения к партизанам, несмотря на жестокие репрессии немцев, оставалось по-прежнему хорошим.

Большую работу по сколачиванию партизанских отрядов, проведению политической работы среди словацкого населения и разложению войск противника провёл Чехословацкий штаб партизанского движения во главе с товарищами Сланским и Асмоловым.

Через членов Национального комитета они поддерживали связь с широкими слоями населения, издавали листовки словацких, немецко-венгерских солдат, гардистов и населения.

Большая работа проведена по разложению войск противника: 1-я восточно-туркестанская бригада численностью 3324 человека – против немцев. Восставшие нацмены в количестве 800 человек убили 25 декабря 100 немцев, начальника штаба бригады и всех немецких инструкторов.

Командование 44-й дивизии СС расстреляло 300 человек «добровольцев» и 800 направило в концлагерь за намерение перейти к партизанам.

Проводимая немцами мобилизация в армию и на оборонительные работы сорвана. Так, в Брезно по мобилизации пришло на сборный пункт всего 2 человека со всего района. Приказ о выходе всех сотрудников Братиславы на оборонительные работы вокруг Братиславы не выполнен... Во многих деревнях организованы подпольные боевые группы, задача которых выступить против немцев в момент приближения Красной Армии...

В целях координации совместных действий с наступающими войсками 2-го, 3-го и 4-го Украинских фронтов, в соответствии с просьбами Военных советов фронтов, основным партизанским соединениям поставлены задачи – воздействовать на основные железнодорожные и автомобильные магистрали с целью воспрепятствовать оперативным перевозкам противника по направлениям: Моравска Острава – Жилина – Зволен – Лученец – Кральеваны – Льесек, Кральеваны – Кошице, Банска-Бистрица – Римавска – Сабота, Мушина – Прешов – Кошице, Превидза – Нитра.

Оперативным планом было предусмотрено доставить этим отрядам, участвовавшим в выполнении этой задачи, 48 тонн вооружения, боеприпасов, мин и взрывчатых веществ. В течение декабря месяца этим отрядам было выброшено 12 тонн. Невыполнение плана выброски объясняется отсутствием в течение 20 дней авиации.

Выполняя указания Военных советов фронтов об усилении воздействия на коммуникации противника, действующими партизанскими отрядами в течение декабря месяца противнику нанесён следующий урон в живой силе и технике: истреблено 5500 немецко-венгерских солдат и офицеров, захвачено в плен – 140 человек. Пущено под откос 40 воинских эшелонов. Разбито: паровозов 30, вагонов с живой силой и техникой – 410. Взорвано железнодорожных и шоссейных мостов – 20. Уничтожено танков и бронемашин – 30, тракторов и тягачей – 111.

Особенно тяжёлые бои в течение декабря провели бригады Егорова, Волянского, Сечанского и отряды Козлова, Колодяжного...

И.о.начальника Украинского штаба партизанского движения генерал-майор В. Андреев».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 606 – 608.**

**Отчёт штаба партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта в ЦК ВКП (б) об организации руководства партизанским движением, боевой и диверсионной деятельности партизан за период с 1 мая 1944 г. по 20 января 1945 г.**

«... Для непосредственного руководства и организации партизанского движения на территории Чехословакии и в районах восточной Словакии 31 августа 1944 г. штабом партизанского движения был выброшен работник штаба – старший помощник начальника оперативного отделения майор Кокин с двумя радиостанциями и радистами, которым из местных отрядов организовано соединение, действовавшее до ноября 1944 г.

После выброски Чехословацкой десантной бригады под командованием полковника Пржикрыла в район Средней Словакии и занятия района немцами отряды и соединения вели работу по сбору чехословацких солдат, рассеянных противником, и оказали полковнику Пржикрылу и подполковнику Лихнеру помощь в организации двух партизанских чехословацких бригад. На 20 января 1945 г. бригада Пржикрыла насчитывает 350 человек, бригада Лихнера – 160 человек...

Для выброски подготовленных отрядов в тыл противника и выброски вооружения, боеприпасов, взрывчатки, радиопитания действующим партизанским отрядам, бригадам и соединениям штабу партизанского движения Военным советом 1-го Украинского фронта были выделены самолёты У-2 и РП-5, которые выполняли задания в июле – августе месяцах 1944 г. В сентябре месяце 1944 г. в штаб партизанского движения 1-го Украинского фронта направлен Украинским штабом партизанского движения самолёт «Дуглас».

Самолётом «Дуглас» совершено 55 самолёто-рейсов, которыми выброшено 16 отрядов и группы общей численностью 269 человек. Действующим в тылу противника и выбрасываемым отрядам выброшено вооружения, боеприпасов, взрывчатки, медикаментов и другого имущества в количестве 399 грузмешков общим весом до 50 000 килограммов...

Партизанские отряды, бригады и соединения, действуя в Средней и Восточной Словакии и проводя работу на подъём словацкого населения на вооружённую борьбу против немецко-фашистских захватчиков, в начале сентября 1944 г. подняли на вооружённое восстание словацкую армию и население.

В Средней Словакии партизаны и словацкая повстанческая армия численностью до 50 000 человек захватили район в треугольнике Жилина – Зволен – Брезно и удерживали его до конца октября 1944 г. Для уничтожения партизан и подавления восстания противник бросил в районы Средней и Восточной Словакии до 10 разных дивизий, частично снятых с фронта, при поддержке танков, артиллерии и миномётов. В Восточной Словакии партизанами было занято и удерживалось более 20 населённых пунктов.

Партизанские отряды, соединения и бригады совместно с восставшей словацкой армией и позднее выброшенной Чехословацкой бригадой, удерживая захваченный район, вели ожесточённые бои с немецкими войсками, нанося противнику большие потери в живой силе и технике. Только после сосредоточения крупных сил

противнику удалось вытеснить партизан с занимаемых позиций и захватить район. В Восточной Словакии для борьбы с партизанами было брошено более двух дивизий.

После занятия района Жилина – Зволен – Брезно и ухода партизан в горы с переходом исключительно на партизанские методы борьбы с немцами, противник бросил крупные карательные экспедиции для борьбы с партизанами. Отряды, бригады и соединения подвергались облавам, окружениям, преследованиям, но, несмотря на эти трудности, не уменьшали свои боевые действия, а наоборот с каждым днём активизировали их, воздействуя на железнодорожные и шоссейные коммуникации противника, взрывая мосты, пуская под откос эшелоны, громя обозы, автоколонны и гарнизоны, наносили противнику потери днём и ночью и добились хороших результатов...

Начальник штаба партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта Герой Советского Союза И. Бовкун».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 608 – 612.**

**Оперативно-разведывательная сводка штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта за период с 1 по 10 января 1945 г.**

«В период с 1 по 10 января 1944 г. партизаны вели диверсионно-боевые действия и разведку передвигения и сосредоточения войск противника. За этот же период, по неполным данным, партизанами убито и ранено 126 немецких солдат и офицеров. Взорван деревянный мост длиной 8 метров...».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 612.**

**Оперативно-разведывательная сводка штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта в ЦК ВКП (б) за период с 10 по 20 января 1945 г.**

«В период с 10 по 20 января партизаны соединения и отрядов вели диверсионно-боевые действия и активную разведку районов сосредоточения и передвижения войск противника, а также разведку оборонительных рубежей.

За этот период, по неполным данным, партизанами убито и ранено 138 солдат и офицеров противника, пущен под откос воинский эшелон. Разбито: 1 паровоз, 7 платформ с танками типа «Тигр», 4 вагона с живой силой, 2 платформы с автомашинами, 7 автомашин, обоз в количестве 18 повозок. Взорвано 2 шоссейных моста».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 614.**

**Оперативно-разведывательная сводка штаба партизанского движения при Военном совете 4-го Украинского фронта в ЦК ВКП (б) за период с 20 по 25 января 1945 г.**

«За период с 20 по 25 января 1945 г. партизанские соединения, бригады и отряды вели диверсионно-боевые действия, разведку сосредоточения и передвижения войск, а также оборонительных рубежей противника. За этот же период, по неполным данным, партизанами пущено под откос 2 эшелона противника. Разбито: паровозов – 2, вагонов с живой силой – 8, платформ с автомашинами и орудиями – 18, платформ со снарядами – 3, вагонов с разным грузом – 2, сожжено несколько платформ. Уничтожено: 21 автомашина, 12 орудий, истреблено 186 солдат и офицеров...».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 616.**

**Из отчёта штаба партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта о деятельности партизан в Чехословакии 20 февраля 1945 года.**

«По Вашему указанию нами изучен отчёт Штаба партизанского движения при Военном совете 1-го Украинского фронта о деятельности на территории Чехословакии партизанских отрядов против немецко-фашистских войск в течение декабря 1944 г.

...Оперативный план штаба, намеченный к реализации в декабре 1944 г., не выполнен:

1. В плане была намечена выброска семи радиофицированных диверсионно-организаторских и разведывательных отрядов в глубокий тыл противника на территории Чехословакии. Фактически в течение всего месяца выброшен только один партизанский отряд численностью в 10 человек. В связи с этим не был выполнен план и организации на базе этих отрядов местных партизанских отрядов, диверсионных групп и подпольных комитетов.

2. В течение декабря выброска вооружения, боеприпасов, питания для раций, взрывчатки, медикаментов, тёплого обмундирования и других грузов произведена всего лишь трём отрядам в количестве 36 мешков, общим весом 4,5 тонны. Вследствие этого действующие отряды испытывают острую нужду в боеприпасах, взрывчатке и питании для раций.

Для выполнения указанных разделов оперативного плана штаб имел 5 подготовленных (ещё в ноябре) отрядов общей численностью 55 человек; за штабом было закреплено 5 самолётов «Дуглас» из Авиации дальнего действия.

В отчётном докладе тов. Бовкуна недостаточная выброска отрядов в глубоком тылу противника и грузов действующим отрядам, соединениям и бригадам объясняется отсутствием лётной погоды.

В связи с приближением линии фронта к отрядам, действующим в Средней Словакии, штабом была назначена задача отвода соединений и отрядов на запад, в Моравию и Чехию, для дальнейшей боевой деятельности в полосе 1-го Украинского фронта. Эта задача также по ряду причин не была выполнена. О боевой деятельности отрядов, бригад и соединений, оперирующих в Чехословакии в течение декабря 1944 г., штаб даёт следующие основные данные: убито солдат и офицеров противника – 5284 чел., ранено – 787, пленено – 148, убито 22 шпиона и 23 изменника Родины. Взорвано и пущено под откос на железнодорожных линиях Словакии – 28 эшелонов противника. Уничтожено: паровозов – 23, вагонов с живой силой и военным имуществом противника – 187, мостов железнодорожных и шоссейных – 41, много военной техники. Разгромлено: гарнизонов – 4, обозов – 3, автоколонн – 1, телефонная станция и почта.

Партизанские отряды и соединения захватили военные трофеи.

В результате активных боевых действий партизан на шоссе и железной дороге Брно – Банска-Бистрица немецкое командование запретило движение на этом участке с 16 часов вечера до 7 часов утра...

Вновь организованы следующие соединения и отряды: 4-й чехословацкий полк под командованием Циприха организован в Словакии полковником Асмоловым.

7 декабря 1944 г. Садиленко организовал в Словакии в районе Брезно местный партизанский отряд численностью 15 человек под командованием Чепак Михаила.

В конце декабря на территории Словакии был организован венгерский отряд им. Ракоши в составе 72 человек, который вскоре вырос до 287 человек и был преобразован в партизанское соединение. Сейчас на базе этого соединения формируется чехословацкая бригада под командованием Лихнера. В состав бригады включается словацкий отряд Массарика, организованный в ноябре 1944 г.

Кроме этого, рост партизанских сил шёл за счёт пополнения действующих партизанских бригад и отрядов. По данным, сообщаемым тов. Бовкуном, партизанский отряд им. Яна Гуса (действует в Чехии) и отряды Снежинского (действует в Словакии) и Дмитриева (действует в Моравии) в течение декабря увеличили свою численность с 231 до 621 человека. В связи с увеличением численности состава отряд им. Яна Гуса был преобразован в партизанскую бригаду им. Яна Гуса.

В настоящее время в связи с развернувшимся наступлением Красной Армии в Словакии необходимо максимально усилить оперативную деятельность партизанского штаба. Необходимо увеличить действующим отрядам помощь оружием, боеприпасами, имуществом радиосвязи, обмундированием и продовольствием. Быстрее перебазировать партизанские отряды и соединения в тыл противника (в Моравию и Чехию) для активного воздействия на коммуникации и пути отхода войск противника, для дезорганизации подготавливаемой немцами обороны в тыловых районах и срыва мобилизации чешского населения в армию противника и привлечения местного населения в ряды партизан».

**Красная Армия в странах Центральной, Северной Европы и на Балканах. – С. 524 – 526.**

### **Документ № 94**

**Телеграмма начальника Оперативного управления ГШ КА от 2 февраля 1945 года командующему и члену Военного совета 4-го Украинского фронта по вопросу использования чехословацких партизанских отрядов, перешедших линию 2-го Украинского фронта 19, 23 и 29 января 1945 года, с изложением текста телеграммы штаба 2-го Украинского фронта.**

«Прошу сообщить Ваше мнение по вопросу, изложенному в телеграммах начальника штаба 2-го Украинского фронта, копии которых при этом передаю. Штеменко.

28 января 1945 г. 11 ч. 20 мин.

«Заместителю начальника Генерального штаба Красной Армии Антонову

1. В ночь на 19 января 1945 года в районе Загоряны перешёл линию фронта Чехословацкий партизанский отряд имени Сталина в составе 115 человек (всего в отряде до 200 человек). Отряд вооружён. Командир отряда капитан Новак (Нейман), комиссар старший лейтенант Владимир Мандрик. Отряд организован представителем штаба партизанского движения 4-го Украинского фронта майором Козловым в районе Гнушта. В отряде есть чехи, словаки, мадьяры и русские. Не имея связи, отряд перешёл линию фронта.

2. 23 января 1945 года в районе Йелшава перешёл линию фронта второй диверсионно-партизанский отряд лейтенанта Остроевского партизанской бригады капитана Квитинского, в отряде 250 человек – чехи и словаки из состава 2-й Чехословацкой бригады. Отряд вооружён, командиры отряда и бригады с группой 18 человек 29 июля 1944 года из Киева были сброшены на парашютах в Карпаты. Связь с бригадой поддерживал штаб партизанского движения 1-го Украинского фронта.

3. Прошу Вашего указания о дальнейшем использовании указанных отрядов.

Захаров».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 603.**

### **Документ № 95**

**Обращение К.Готвальда к Г.Димитрову от 2 февраля 1945 года с просьбой о содействии перед командующими 2-м и 4-м Украинскими фронтами о включении соединившихся партизанских отрядов с частями Красной Армии в 1-й чехословацкий корпус.**

«Недавно мы сделали Бенешу предложение об использовании партизанских отрядов как единого целого в рамках регулярной чехословацкой армии. Мы добились поддержки этого предложения со стороны генерала Пики, министра Немеца и посла Фирлингера. Теперь Бенеш как верховный главнокомандующий и Масарик как министр иностранных дел прислали такой ответ: «Партизанские отряды, которые действительно проявили себя в боях, могут стать основой для создания определённых воинских формирований».

Мы считаем, что этот ответ можно в основном истолковать как положительный и нужно его в этом смысле использовать. Красная Армия в Словакии вступила в главные партизанские области и по всей вероятности, уже много партизанских отрядов вышло из тыла и соединилось с наступающей Красной Армией.

Теперь мы должны добиться того, чтобы действовать хорошо, и оправдавшие себя в боях партизанские отряды не были расформированы, а как боевые единицы были бы отправлены в 1-й чак генерала Свободы. Для этого нужно, чтобы соответствующие командующие советскими войсками, то есть командующие 2-м и 4-м Украинскими фронтами получили бы приказ сверху».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 257, л. 105.**

### **Документ № 96**

**Письмо Верховного Главнокомандующего Вооружёнными Силами СССР И.В.Сталина от 29 марта 1945 года президенту Чехословакии Э.Бенешу в связи с его меморандумом.**

«В ответ на Ваш меморандум от 27 марта с.г. сообщаю:

1. Будет выдано вооружение теперь же на четыре дивизии гвардейского типа, развертываемые на базе четырёх бригад чехословацкого корпуса.

2. В дальнейшем через 3 – 4 месяца будет выдано вооружение на остальные шесть дивизий.

3. Предусмотренное в меморандуме специальное вооружение для частей усиления (авиация, танки, артиллерия) также будет выдано в ближайшее время, равно как средства транспорта и связи.

4. Все указанные предметы вооружения будут выданы безвозмездно.

Прошу назначить специального военного представителя чехословацкого корпуса для переговоров с начальником Генерального штаба Красной Армии на предмет составления и подписания соответствующего договора».

**Документы и материалы по истории советско-чехословацких отношений. – С. 330.**

### **Документ № 97**

**Ответ президента Чехословакии Э.Бенеша на письмо И.В.Сталина с благодарностью за положительное решение поставленных в меморандуме просьб и пожеланий.**

«Подтверждая получение Вашего письма от 29 марта 1945 года, благодарю за положительное разрешение наших пожеланий, выраженных в меморандуме от 27 марта 1945 года.

Имею честь сообщить Вам, что для переговоров с начальником Генерального штаба Красной Армии на предмет составления и подписания соответствующего договора, уполномочиваю бригадного генерала Г.И.Пику, начальника чехословацкой военной миссии в СССР».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 218, л. 169.**

### **Документ № 98**

**Обращение начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пику от 3 мая 1945 года к начальнику ГШ КА генералу армии А.И.Антонову с просьбой об оказании помощи возможному восстанию в Праге.**

«В заключительном фазисе войны подпольные организации чешского сопротивления против немцев в Моравии и Чехии могут сыграть важную роль. С началом наступления и во время прорыва на границе Чехии можно считать с более широким восстанием чешского населения в тылу немецкого фронта.

Единственным условием является доставка из СССР вооружения, главным образом пехотного оружия для ближнего боя, тяжёлого пехотного оружия – пулемётов, противотанкового оружия, ручных и противотанковых гранат и, наконец, взрывчатки.

В северо-восточной Моравии в районах Оломоуц – Моравска-Острава – Злин – Годонин – Крамержиж зарегистрировано для немедленного боевого выступления до 30 000 человек. Довольно крупные организации сопротивления имеются и в Средней и Западной Моравии. В северо-восточной Чехии также зарегистрировано 25 000 человек.

Для 60 000 человек нужно было бы подготовить массовый сброс вооружения. Организациями на родине уже подготовлены места для сброса оружия с советских самолётов. Восстание вспыхнуло бы по приказу Верховного командования Красной Армии.

В настоящее время на чешской территории имеется довольно значительное количество партизанских отрядов, которые состояли под руководством 4-го Украинского фронта. Было бы целесообразно назначить ответственного командующего всеми группами партизан на территории Чехии, который давал бы приказания и местным органам и, кроме того, проверял разные группы власовцев, которые вносят смутнения и провокации в подпольные организации.

Прошу Вас сообщить, можно ли рассчитывать на доставку оружия, и если Вы согласны, чтобы восстание состоялось».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 257, л. 91.**

**Информация заместителя начальника чехословацкой военной миссии в СССР полковника К.Томана на имя начальника Отдела внешних сношений ГШ КА генерал-майора М.П.Кутузова с изложением просьбы министра национальной обороны Чехословакии Л.Свободы.**

«Министр национальной обороны Чехословакии господин Свобода в своей телеграмме от 5 мая 1945 года просит предоставить 34 транспортных самолёта «Дуглас» для переправки из Брно или Братиславы в Прагу пять министров во главе с министром Носек и воинского спецотряда, с мотивировкой, что этого требует обстановка в Праге. Одновременно Свобода просит сопроводить воздушный транспорт истребителями».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 257, л. 96.**

**Сообщение начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики от 6 мая 1945 года начальнику ГШ КА генералу армии А.И.Антонову о начавшемся восстании в Праге.**

«Имею честь представить вам краткие сведения о событии в Праге. Вчера 5 мая 1945 года в 12 часов начато в Праге вооружённое восстание против немецких оккупантов. Патриоты завладели радиопередаточными станциями и стали призывать чехословацких солдат, полицию и население к вооружённому восстанию.

С 12.30 развеваются над Прагой чехословацкий, советский и союзные флаги. Немецкие надписи срываются и заклеиваются. Патриоты завладели немецким вооружением, пулемётами и несколькими пушками. Выходы из Праги перекрыты. Чешский народ в восторге. Восстанием руководит Чешская Народная Рада.

Немецкий гарнизон в Праге изолирован. В нескольких точках сопротивление, против которых велись боевые действия.

6 мая пражская радиостанция продолжала призывать в бой и давать указания, куда должны прибыть оружейники, танкисты. Население Праги вызвано продолжать устройство баррикад. Обращение Рады: «Просьба города Праги ко всем союзным армиям. На Прагу наступают немцы со всех сторон. В действии германские танки, артиллерия и пехота. Прага настоятельно нуждается в помощи. Пришлите самолёты, танки и оружие. Помогите, помогите, быстро помогите!».

6 мая около 5 часов утра из Праги передана просьба на русском языке: «Советскому Союзу, 4-й Украинский фронт. Срочно просим парашютную поддержку. Высадка в Праге в 12.00 Винограды-Ольшанское кладбище. Сигнал – треугольник. Пошлите вооружение и самолёты».

Господин генерал армии, позволю себе просить Вас, чтобы Верховное Главнокомандование обратило внимание на пражские события и исследовало собственными органами развитие восстания в Праге, а также предоставило народному восстанию полную поддержку (сбросом противотанковых ружей, автоматов, гранат)».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 257, л. 99.**

**Информация начальника Управления специальных заданий ГШ КА генерал-лейтенанта Н.В.Славина на имя начальника Генерального штаба генерала армии А.И.Антонова с изложением просьб начальника чехословацкой военной миссии в СССР генерала Г.Пики.**

«В 15.00 6 мая 1945 года генерал-майором Макаровым был принят начальник чехословацкой военной миссии бригадный генерал Пика. На беседе генерал Пика просил оказать срочную помощь вооружением чехословацким патриотам, освободившим Прагу от немецких войск. В первую очередь требуется помощь автоматами, противотанковыми ружьями и гранатами.

Согласно последней радиogramме из Праги, утром 6 мая 1945 года немецкие войска, усиленные танками, окружили Прагу.

Сброс вооружения чешским патриотам можно производить на кладбище в юго-западной части Праги».

**АМО, ф. 40, оп. 11549, д. 257, л. 103.**

## Документ № 99

Итоговая таблица полётов экипажей АДД, отражающая посуточную доставку людей и грузов на территорию Чехословакии и в СССР.

| Дата      | Соединение | Вылетало | Выполнило | Сброшено |     |        |              | Доставлено людей (в СССР) |
|-----------|------------|----------|-----------|----------|-----|--------|--------------|---------------------------|
|           |            |          |           | Людей    | ПДМ | Ящиков | Вес в тоннах |                           |
| 4.9.44.   | 4-й ак     | 30       | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 5.9.44.   | 4-й ак     | 30       | 19        | -        | 121 | 4      | 14,76        | -                         |
| 6.9.44.   | 4-й ак     | 32       | 26        | -        | 162 | 6      | 21,44        | -                         |
| 7.9.44.   | 4-й ак     | 40       | 33        | -        | 221 | 4      | 26,74        | -                         |
| 8.9.44.   | 4-й ак     | 60       | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 9.9.44.   | 4-й ак     | 62       | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 10.9.44.  | 4-й ак     | 1        | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 11.9.44.  | 4-й ак     | 1        | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 12.9.44.  | 4-й ак     | 1        | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 13.9.44.  | 4-й ак     | 1        | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 14.9.44.  | 4-й ак     | 31       | 27        | -        | 165 | -      | 21,05        | -                         |
| 16.9.44.  | 4-й ак     | 30       | 25        | -        | 155 | -      | 19,51        | -                         |
| 17.9.44.  | 5-й ак     | 2        | 2         | 12       | -   | -      | 1,1          | -                         |
| 18.9.44.  | 5-й ак     | 40       | 40        | 123      | -   | -      | 56,66        | -                         |
| 21.9.44.  | 4-й ак     | 21       | 21        | -        | 152 | 4      | 18,84        | -                         |
|           | 5-й ак     | 10       | 8         | 5        | -   | -      | 13,0         | -                         |
| 22.9.44.  | 4-й ак     | 14       | 14        | -        | 104 | -      | 12,74        | -                         |
|           | 5-й ак     | 10       | 10        | -        | -   | -      | 16,8         | -                         |
| 23.9.44.  | 5-й ак     | 67       | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 27.9.44.  | 4-й ак     | 1        | 1         | -        | 6   | -      | 0,6          | -                         |
|           | 5-й ак     | 33       | 13        | 106      | -   | -      | 12,91        | 36                        |
| 30.9.44.  | 4-й ак     | 13       | 13        | -        | 76  | -      | 8,58         | -                         |
| 1.10.44.  | 4-й ак     | 36       | 35        | -        | 205 | -      | 26,65        | -                         |
|           | 5-й ак     | 1        | 1         | 11       | -   | -      | 0,55         | 15                        |
| 7.10.44.  | 4-й ак     | 36       | 15        | -        | 90  | -      | 11,25        | -                         |
|           | 5-й ак     | 57       | 42        | 334      | -   | -      | 43,06        | 127                       |
| 8.10.44.  | 4-й ак     | 35       | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
|           | 5-й ак     | 76       | 45        | 268      | -   | -      | 43,67        | 153                       |
| 9.10.44.  | 4-й ак     | 34       | 31        | -        | 189 | -      | 23,62        | -                         |
|           | 5-й ак     | 79       | 72        | 453      | -   | -      | 62,88        | 149                       |
| 10.10.44. | 5-й ак     | 23       | 2         | 15       | -   | -      | 2,2          | 16                        |
| 13.10.44. | 5-й ак     | 21       | 20        | 12       | -   | -      | 29,3         | 61                        |
| 14.10.44. | 5-й ак     | 90       | 69        | 473      | -   | -      | 58,87        | 104                       |
| 15.10.44. | 4-й ак     | 36       | 28        | 162      | -   | -      | 20,25        | -                         |
|           | 5-й ак     | 33       | 10        | 31       | -   | -      | 11,1         | 8                         |
| 16.10.44. | 4-й ак     | 1        | 1         | -        | 6   | -      | 0,75         | -                         |
|           | 5-й ак     | 85       | 8         | 72       | -   | -      | 33,62        | 61                        |
| 17.10.44. | 4-й ак     | 42       | 35        | -        | 197 | -      | 24,52        | -                         |
|           | 5-й ак     | 70       | 40        | 154      | -   | -      | 44,7         | 43                        |
| 19.10.44. | 4-й ак     | 1        | 1         | -        | 6   | -      | 0,7          | -                         |
| 24.10.44. | 5-й ак     | 39       | 18        | 45       | -   | -      | 24,79        | 86                        |
| 27.10.44. | 4-й ак     | 22       | 20        | -        | 120 | -      | 14,6         | -                         |
|           | 5-й ак     | 25       | 6         | -        | -   | -      | 8,95         | -                         |
| 14.11.44. | 5-й ак     | 7        | -         | -        | -   | -      | -            | -                         |
| 21.11.44. | 5-й ак     | 8        | 7         | -        | -   | -      | 10,28        | -                         |
| 23.11.44. | 5-й ак     | 6        | 6         | -        | -   | -      | 9,37         | -                         |
| 21.12.44. | 4-й ак     | 3        | 2         | -        | 6   | -      | 9,37         | -                         |
|           | 5-й ак     | 26       | 7         | -        | -   | -      | 9,455        | -                         |
| 23.12.44. | 4-й ак     | 28       | 18        | -        | 115 | -      | 14,075       | -                         |
|           | 5-й ак     | 9        | 2         | -        | -   | -      | 2,96         | -                         |
| 29.12.44. | 4-й ак     | 16 Ли-2  | 4         | -        | -   | -      | 2,75         | -                         |
| 23.3.45.  | 4-й ак     | 19 Б-25  | 3         | -        | 18  | -      | 2,25         | -                         |
| 24.3.45.  | 4-й ак     | 13       | 3         | -        | 18  | -      | 2,25         | -                         |
|           | 4-й ак     | 3 Ли-2   | 3         | 17       | -   | -      | 3,993        | -                         |
| 26.3.45.  | 4-й ак     | 1 Ли-2   | 1         | 15       | -   | -      | 0,9          | -                         |
|           | 4-й ак     | 1 Ли-2   | 1         | 15       | -   | -      | 0,858        | -                         |
|           | 4-й ак     | 1 Ли-2   | 1         | 15       | -   | -      | 0,9          | -                         |



|              |        |             |            |             |             |           |                |            |
|--------------|--------|-------------|------------|-------------|-------------|-----------|----------------|------------|
| 27.3.45.     | 4-й ак | 4 Ли-2      | 3          | 1           | -           | -         | 4,7            | -          |
| 28.3.45.     | 4-й ак | 9 Б-25      | 7          | -           | 48          | -         | 6,0            | -          |
| 1.4.45.      | 4-й ак | 14 Б-25     | 6          | -           | 42          | -         | 5,25           | -          |
| 3.4.45.      | 4-й ак | 1 Ли-2      | 1          | 11          | -           | -         | 0,25           | -          |
| 9.4.45.      | 4-й ак | 3 Ли-2      | 2          | -           | -           | -         | 3,0            | -          |
| 12.4.45.     | 4-й ак | 3 Ли-2      | 1          | -           | -           | -         | 1,5            | -          |
| 16.4.45.     | 4-й ак | 3 Ли-2      | 1          | 2           | -           | -         | 1,5            | -          |
| 17.4.45.     | 4-й ак | 2 Ли-2      | 2          | -           | -           | -         | 3,0            | -          |
| 27.4.45.     | 4-й ак | 5 Ли-2      | 3          | -           | -           | -         | 4,5            | -          |
| 1.5.45.      | 4-й ак | 5 Ли-2      | 2          | -           | -           | -         | 1,5            | -          |
| <b>Всего</b> |        | <b>1562</b> | <b>798</b> | <b>2352</b> | <b>2222</b> | <b>18</b> | <b>821,371</b> | <b>859</b> |

**Документ № 100**

**Разведывательно-диверсионные группы, доставленные экипажами АДД на территорию Чехословакии накануне и в процессе Словацкого национального восстания.**

| Дата      | Авиаполк | Командир корабля | Кодовое наименование | Ведомство    | Количество |
|-----------|----------|------------------|----------------------|--------------|------------|
| 18.8.44.  | 7-й      | Губанов Г.И.     | «Факел»              | РО 1-го У.ф. | 10         |
| 24.8.44.  | 7-й      | Воронин В.Ф.     | «Тарас»              | РО 4-го У.ф. | 11         |
| 25.8.44.  |          | 1 Ли-2           | «Юрий»               | РО 4-го У.ф. | 6          |
| 26.8.44.  |          | 1 Ли-2           | «Садко»              | РО 4-го У.ф. | 6          |
| 27.8.44.  |          | 1 Ли-2           | «Львов»              | РО 4-го У.ф. | 6          |
| 27.8.44.  |          | 1 Ли-2           | «Беда»               | РО 4-го У.ф. | 4          |
| 28.8.44.  |          | 1 Ли-2           | «Оцеоло»             | РО 4-го У.ф. | 4          |
| 15.9.44.  | 1-й      | Левин М.В.       |                      | НКГБ Ук.     | 10         |
|           |          | 1 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | -          |
|           |          | 1 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | -          |
|           |          | 1 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | -          |
| 16.9.44.  | 340-й    | Васильев А.А.    |                      | НКГБ Ук.     | 7          |
| 20.9.44.  | 1-й      | Яблоков Ю.М.     | «Бром»               | РО 1-го У.ф. | 2          |
|           | 111-й    | Евсеенко Д.Д.    |                      |              | 2          |
| 22.9.44.  | 1-й      | 2 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | 12         |
| 1.1.44.   | 1-й      | Слепцов С.П.     |                      | НКГБ СССР    | 11         |
| 7.10.44.  | 1-й      | 3 Ли-2           | «Бывалые»            | НКГБ Ук.     | 28         |
|           |          |                  |                      | РО 1-го У.ф. | 3          |
| 8.10.44.  | 1-й      | Бобков Н.А.      | «Зарево»             | НКГБ Ук.     | 10         |
|           | 1-й      | Звездин Г.Л.     | «Бывалые»            | НКГБ Ук.     | 16         |
|           | 1-й      | 1 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | 16         |
|           | 23-й     | Кочуряев Д.В.    | «Арап»               | РО 1-го У.ф. | 8          |
| 13.10.44. | 1-й      | 1 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | 12         |
| 17.10.44. | 15-й     | Юдин Н.Л.        |                      | ГРУ 2        | 2          |
|           | 1-й      | 1 Ли-2           | «Зарубежный»         | НКГБ Ук.     | 12         |
|           | 1-й      | 1 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | -          |
|           | 1-й      | 1 Ли-2           |                      | НКГБ Ук.     | -          |
| 26.10.44. | 1-й      | Горбунов И.В.    |                      | НКГБ Ук.     | 9          |
| 27.10.44. | 15-й     | Силенков Т.Ф.    |                      | ГРУ          | 3          |
|           | 15-й     | Дудаков А.В.     |                      | ГРУ          | 2          |
|           | 1-й      | Шеметов В.Ф.     |                      | НКГБ Ук.     | груз       |
| 2.11.44.  | 1-й      | Князев В.А.      |                      | НКГБ Ук.     | груз       |
| 14.11.44. | 1-й      | Князев В.А.      |                      | НКГБ Ук.     | 10         |
| 21.12.44. | 15-й     | Дудаков А.В.     |                      | ГРУ          | 2          |
|           | 15-й     | Тихомиров А.В.   |                      | ГРУ          | 2          |
|           | 23-й     | 1 Ли-2           |                      | РО 1-го У.ф. | груз       |
|           | 23-й     | 1 Ли-2           | «Луч»                | НКГБ Ук.     | 7          |
| 29.12.44. |          | 1 Ли-2           | «Фабо»               | РО 4-го У.ф. | 7          |
| 17.1.45.  | 336-й    | Костенко М.Ф.    |                      | РО 4-го У.ф. | 2          |
|           |          | 1 Ли-2           |                      | РО 1-го У.ф. | груз       |
| 20.1.45.  | 1-й      | 1 Ли-2           | «Явор»               | РО 4-го У.ф. | 6          |
|           | 336-й    | Черненко К.П.    |                      |              | 2          |

|          |       |                |             |              |      |
|----------|-------|----------------|-------------|--------------|------|
|          | 336-й | Николаев Б.Е.  | «Хито»      | РО 4-го У.ф. | 5    |
|          | 23-й  | Казакевич И.А. |             | РО 2-го У.ф. | груз |
| 3.2.45.  | 336-й | 1 Ли-2         | «Эдуард»    | РО 4-го У.ф. | 5    |
| 5.2.45.  | 23-й  | Казакевич И.А. | «Иванушка»  | РО 2-го У.ф. | 7    |
| 19.2.45. | 340-й | Морозов А.А.   | «Лукашевич» | РО 1-го У.ф. | 2    |
| 20.2.45. | 23-й  | Казакевич И.А. |             | РО 2-го У.ф. | 2    |
|          | 23-й  | Казакевич И.А. |             | РО 2-го У.ф. | 3    |
| 21.2.45. | 340-й | Морозов А.А.   | «Крылов»    | РО 1-го У.ф. | 8    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | ГРУ          | 4    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | ГРУ          | 3    |
|          |       | 1 Ли-2         | «Юрий»      | РО 4-го У.ф. | 6    |
|          | 1-й   | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | груз |
|          | 15-й  | Высоцкий Б.С.  |             | ГРУ          | 3    |
| 22.2.45. |       | 1 Ли-2         | «Мартин»    | РО 4-го У.ф. | 7    |
| 26.2.45. | 23-й  | Казакевич И.А. |             | РО 2-го У.ф. | 2    |
| 16.3.45. | 7-й   | Губанов Г.И.   | «Волк»      | РО 1-го У.ф. | 8    |
| 17.3.45. | 13-й  | Миронов А.Н.   |             | ГРУ          | 1    |
|          | 13-й  | Иванов Ф.Ф.    |             | ГРУ          | 2    |
|          | 13-й  | Дроздов П.Л.   |             | ГРУ          | 3    |
| 21.3.45. | 340-й | Морозов А.А.   | «Бирюк»     | РО 1-го У.ф. | 6    |
| 23.3.45. | 7-й   | Павлов Д.Г.    |             | ГРУ          | 4    |
| 24.3.45. | 7-й   | Павлов Д.Г.    |             | ГРУ          | 5    |
|          | 29-й  | Волков Ю.Е.    | «Зис»       | РО 4-го У.ф. | 4    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | РО 4-го У.ф. | 6    |
|          |       | 1 Ли-2         | «Вихрь»     | РО 2 У.ф.    | 4    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | РО 4-го У.ф. | 6    |
|          |       | 1 Ли-2         | «Годон»     | РО 2-го У.ф. | 7    |
| 25.3.45. | 7-й   | Шпрехер И.С.   |             |              | 8    |
| 26.3.45. |       | 1 Ли-2         |             | РО 2-го У.ф. | 2    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 15   |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 9    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 9    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 7    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 9    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 9    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 15   |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 9    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 16   |
| 26.3.45. |       | 1 Ли-2         | «Садко»     | РО 4-го У.ф. | 7    |
|          |       | 1 Ли -2        |             | РО 4-го У.ф. | 6    |
|          |       | 1 Ли-2         |             | РО 4-го У.ф. | 1    |
|          | 29-й  | Волков Ю.Е.    | «Явор»      | РО 4-го У.ф. | 6    |
|          |       | 3 Ли-2         |             | РО 1-го У.ф. | 17   |
|          | 7-й   | Шпрехер И.С.   | «Свист»     | РО 4-го У.ф. | 3    |
|          | 7-й   | Шпрехер И.С.   | «Иванов»    | РО 1-го У.ф. | 10   |
|          |       | 1 Ли-2         |             | РО 2-го У.ф. | 4    |
| 27.3.45. | 340-й | Васильев А.А.  | «Антон»     | РО 4-го У.ф. | 6    |
|          | 340-й | 1 Ли-2         | «Адам»      | РО 4-го У.ф. | 5    |
|          | 1-й   | 3 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 16   |
|          | 1-й   | 1 Ли-2         | «Вперёд»    | НКГБ Ук.     | 11   |
|          | 7-й   | Шпрехер И.С.   | «Новак»     | РО 4-го У.ф. | 2    |
|          | 7-й   | Шпрехер И.С.   |             | РО 4-го У.ф. | 10   |
|          | 1-й   | 1 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 11   |
| 1.4.45.  | 1-й   | 4 Ли-2         |             | НКГБ Ук.     | 27   |
|          |       | 1 Ли-2         |             | РО 4-го У.ф. | 1    |
| 12.4.45. | 1-й   | Левин М.В.     | «Факел»     | НКГБ Ук.     | 5    |
| 16.4.45. | 1-й   | 2 Ли-2         | «Факел»     | НКГБ Ук.     | 15   |
|          | 23-й  | Мещеряков Д.М. | «Новак»     | РО 3-го У.ф. | 2    |
| 17.4.45. |       | 1 Ли-2         |             | РО 4-го У.ф. | 2    |
|          |       | 2 Ли-2         | «Факел»     | НКГБ Ук.     | 5    |
|          | 7-й   | Шпрехер И.С.   |             | РО 1-го У.ф. | 5    |

|          |       |              |           |              |      |
|----------|-------|--------------|-----------|--------------|------|
| 25.4.45. | 7-й   | Шпрехер И.С. |           | РО 1-го У.ф. | 3    |
| 26.4.45. | 7-й   | Шпрехер И.С. |           | РО 1-го У.ф. | 8    |
|          | 340-й | Шакуров К.Г. | «Рабочий» | РО 4-го У.ф. | 3    |
|          |       | 1 Ли-2       | «Гордый»  | РО 4-го У.ф. | 4    |
|          |       | 1 Ли-2       |           | РО 4-го У.ф. | 3    |
|          |       | 1 Ли-2       | «Миша»    | РО 4-го У.ф. | 4    |
|          |       | 1 Ли-2       | «Спартак» | РО 4-го У.ф. | 5    |
|          |       | 1 Ли-2       |           | РО 4-го У.ф. | 5    |
| 27.4.45. | 7-й   | Шпрехер И.С. | «Сабо»    | РО 4-го У.ф. | 1    |
|          |       | 1 Ли-2       |           | РО 1-го У.ф. | 1    |
| 1.5.45.  |       | 1 Ли-2       |           | РО 1-го У.ф. | груз |
| 4.5.45.  |       | Шпрехер И.С. | «Слобода» | РО 4-го У.ф. | 4    |
|          |       |              |           | РО 1-го У.ф. | 1    |

### Документ № 101

**Разведывательно-диверсионные группы, доставленные на территорию Чехословакии не экипажами АДД.**

| Кодовое наименование | Количество | Ведомство    | Дата      | Район доставки   |
|----------------------|------------|--------------|-----------|------------------|
| «Надёжный»           | 13         | РО 1-го У.ф. | 16.8.44.  | Чешин            |
| «Чех»                | 8          | РО 1-го У.ф. | 24.3.45.  | Жебрак           |
| «Остроковице»        | 5          | РО 2-го У.ф. | 11.4.45.  | Остроковице      |
| «Карандаш»           | 10         | РО 2-го У.ф. | 20.12.44. | Зволен           |
| Дехтерёв»            | 6          | РО 2-го У.ф. | 29.4.45.  | Йиглава          |
| «Моряк»              | 4          | РО 2-го У.ф. | 7.5.45.   | Вайдхофен        |
| «Орёл»               | 6          | РО 2-го У.ф. | 8.4.45.   | Йиглава          |
| «Игнат»              | 6          | РО 2-го У.ф. | 31.3.45.  | Валаш Межиричи   |
| «Сокол»              | 5          | РО 2-го У.ф. | 14.11.44. | Луборечка        |
| «Иван»               | 2          | РО 2-го У.ф. | 29.2.45.  | Табор            |
| «Ческе-Будеёвица»    | –          | РО 2-го У.ф. | 7.5.45.   | Капроун          |
| «Луч»                | 3          | РО 2-го У.ф. | 8.5.45.   | Биненталь-Палий  |
| «Ястреб»             | 2          | РО 3-го У.ф. | 3.4.45.   | Чаковец          |
| «Якоби»              | 3          | РО 4-го У.ф. | 14.11.44. | Глубово          |
| «Иван»               | 3          | РО 4-го У.ф. | 9.10.44.  | Нитра            |
| «Львов»              | 8          | РО 4-го У.ф. | 17.1.45.  | Моравска-Острава |
| «Беда»               | 3          | РО 4-го У.ф. | 20.3.45.  | Моравска-Острава |
| «Беркут»             | 4          | РО 4-го У.ф. | 16.10.44  | Сланец           |
| «Бурый»              | 5          | РО 4-го У.ф. | 24.3.45.  | Опомоуц          |
| «Оцеоло»             | 4          | РО 4-го У.ф. | 24.3.45.  | Костелец         |

### Документ № 102

**Письмо начальника Украинского штаба партизанского движения К.Готвальду 9 июня 1945 года.**

«Центральный Комитет Коммунистической партии (большевиков) Украины по просьбе Центрального Комитета Коммунистической партии Чехословакии приказал Украинскому штабу партизанского движения помогать в организации и развитии партизанского движения на территории Чехословакии, а также передавать чехословацкому народу богатый опыт борьбы украинских партизан.

Украинский штаб вместе с представителями Чехословакии разработал оперативный план развития партизанского движения на территории Словакии.

Оперативный план предусматривал обучение организаторских групп из чехословаков, их заброску с помощью самолётов во вражеский тыл на территорию Словакии с тем, чтобы они организовывали и развивали партизанское движение, проводили диверсионные акты на вражеских коммуникациях и создавали местные словацкие партизанские отряды. План предусматривал перевозку оружия, амуниции и раций воздушным путём.

Начиная с мая 1944 года в специальной школе Украинского штаба началась подготовка будущих чехословацких организаторов партизанского движения. Первая группа чехословаков в составе 89 человек прибыла в Украинский штаб из чехословацких частей в СССР, от генерала Свободы, из которых 42 человека уже раньше находились в разных украинских партизанских отрядах. В общей сложности Украинским штабом было обучено и заброшено в Словакию 220 чехословаков – организаторов партизанского движения и минёров, диверсантов.

Кроме этого, в Словакию было заброшено самолётами ещё 450 человек – советских партизан с заданием помочь словацкому народу организовать партизанскую борьбу против фашистов непосредственно на месте.

Первыми в Словакию были заброшены в середине июня 1944 года организаторские партизанские группы, которые уже нашли подготовленную почву для развития партизанского движения, встретились здесь с сильными коммунистическими организациями, которые вместе с остальными коммунистическими организациями сплотили вокруг себя патриотически настроенных граждан и вели их на борьбу с врагом. Поэтому сразу же, с первых дней их пребывания на территории Чехословакии, группам удалось сравнительно легко установить связь с патриотическими организациями, которые оказывали им большую помощь, с одной стороны, тем, что посылали к ним бойцов, с другой стороны, связав их с населением, поставляли оружие и продовольствие. Народ и армия с восторгом приветствовали чехословацких и советских партизан-организаторов. Быстро росли всё новые и новые отряды чехословацких партизан.

В своей дальнейшей работе партизаны установили тесную связь со Словацким национальным советом и военным командованием. Все эти условия создавали всё лучшие предпосылки для дальнейшего развития партизанского движения в Словакии.

На протяжении этого времени Украинский штаб партизанского движения забросил на территорию Словакии самолётами 53 организаторских партизанских отряда и группы, общая численность которых достигла приблизительно 1200 человек, далее 250 тонн боеприпасов и амуниции. За короткое время эти отряды и группы выросли в партизанские части и бригады.

В октябре 1944 года в Словакии действовало 9 бригад, 6 крупных частей и 32 отряда общей численностью приблизительно 18 000 хорошо вооружённых партизан. Эти партизанские группы, крупные части и отряды нанесли фашистам большой ущерб как в живой силе, так и в военном снаряжении. Вместе с подпольными коммунистическими и остальными демократическими организациями они зажгли и подняли словацкий народ и армию на вооружённую борьбу с немецкими оккупантами и предателями чехословацкого народа.

В течение двух с половиной месяцев партизаны вместе с повстанческими войсками словацкой армии удерживали в своих руках освобождённую территорию Словакии, занимающую 15 000 квадратных километров, и провели более 100 крупных боевых операций.

Во время восстания словацкого народа против гитлеровских оккупантов партизанские бригады Егорова, Волянского и чехословацкие бригады вместе с частями словацкой армии уже на второй день восстания, то есть 27 августа 1944 г., очистили от фашистов Ружомберок, Липтовский, Микулаш, Сваты Мартин, Попрад, аэродром в Сваты Мартин, которые и заняли.

Когда партизанские отряды объединились с наступающей Красной Армией, партизаны провели ряд боевых операций, связанных с занятием важных населённых пунктов, и уничтожали вражеские гарнизоны. Так, например, партизанская бригада Садиленко уничтожила вражеский 309-й пехотный полк, помогла частям Красной Армии занять Брезно-над-Гроном; партизанские бригады Величко, Егорова, Лошакова и штаб-капитана Кучеры заняли и держали в своих руках вплоть до прихода частей Красной Армии Липтовский Градок, Прибилину, железнодорожный мост и большую электростанцию в окрестностях Сваты Микулаш.

По неполным данным, с начала боевых партизанских операций, то есть с июня 1944 г. до мая 1945 г., враг понёс на территории Чехословакии следующие потери – убитыми и ранеными вражескими солдатами и офицерами приблизительно – 35 000, пленными – 1 500 (человек); поднято в воздух военных эшелонов – 250, уничтожено паровозов – 230, уничтожено вагонов – 2 000, сбито самолётов – 45, подбито танков – 60, уничтожено автомобилей (приблизительно) – 800, взорвано мостов – 180.

Военсоветы Украинских фронтов дали высокую оценку боевой деятельности партизан. Более 250 были награждены советскими орденами и медалями. Более 50 чехословацких партизан получили советские награды.

Лучшие сыны Чехословакии во время оккупации советской Украины повернули оружие против немецких оккупантов и сражались в рядах советских партизан. За героизм и мужество Советское правительство наградило лучших из них: капитана Налепку званием Героя Советского Союза и поручика Вранского из Брезно-над-Гроном орденом Отечественной войны 1-й степени.

В боях за свободу и независимость Чехословакии бок о бок с лучшими сынами вашего народа – партизанами Швермой, Шмидке, Пола и другими боролись советские партизаны Асмолов, Егоров, Величко, Квитинский, Садиленко, Волянский и сотни других. Эта совместная борьба ещё больше укрепила дружбу между нашими народами.

Начальник Украинского штаба партизанского движения генерал-майор В. Андреев».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 636 – 638.**

### **Документ № 103**

#### **Из письма Коммунистической партии Чехословакии в ЦК КП (б) Украины 30 июня 1945 года.**

«Считаю свои долгом от имени Центрального Комитета Коммунистической партии Чехословакии выразить благодарность Центральному Комитету Коммунистической партии (большевиков) Украины за всю помощь, которую вы нам оказали в развитии партизанского движения в Чехословакии.

Помощь Украинского штаба партизанского движения была существенной. Благодаря партизанскому движению в Словакии, в котором участвовали такие замечательные партизанские командиры как товарищи Егоров, Квитинский, Величко, Лошаков и другие, и в руководстве которым принимал большое участие товарищ Асмолов, произошло национальное восстание в Банской Бистрице, которое переросло затем в массовое движение по всей Словакии.

Ваша помощь нам помогла также развернуть партизанское движение в Чехии и Моравии, где воевали и наносили фашистам тяжёлые потери многие отряды и бригады, которые были организованы с помощью и под руководством советских партизан.

Советские партизаны принесли к нам замечательный дух советских бойцов, дух ненависти к врагу, дух решимости в борьбе с фашистами: советские партизаны показали чешскому и словацкому народам, как нужно бить фашистов и то, что в этой борьбе должны участвовать широкие народные массы.

И если сегодня, после освобождения Чехословакии, широкие народные массы проявляют такую активность, то это также благодаря тому, что они осознали свою силу и приобрели боевой опыт своим участием в национально-освободительной борьбе...

Наконец, я просил бы Вас передать нашу благодарность генерал-лейтенанту товарищу Строкачу, генерал-майорам Андрееву и Асмолову, которые сыграли выдающуюся роль в организации помощи партизанскому движению у нас, а также всем сотрудникам Украинского штаба партизанского движения.

От имени Центрального Комитета Коммунистической партии Чехословакии Клемент Готвальд».

**Партизанское движение в годы Великой Отечественной войны. – С. 641 – 642.**

#### **Документ № 104**

**Потери личного состава АДД в период проведения воздушной операции по оказанию помощи Словацкому национальному восстанию.**

| Дата      | Авиаполк | Должность | Фамилия, имя, отчество       | Вид потери |
|-----------|----------|-----------|------------------------------|------------|
| 27.9.44.  | 336      | к.к.      | Шишин Николай Васильевич     | погиб      |
|           |          | ш.        | Колпаков Владимир Васильевич | -«-        |
|           |          | л.        | Соляков Федот Гаврилович     | -«-        |
|           |          | р.        | Ложкин Григорий Ильич        | -«-        |
| 8.10.44.  | 23       | к.к.      | Зильберман Борис Юдович      | без вести  |
|           |          | ш.        | Сухинин Сергей Васильевич    | погиб      |
|           |          | л.        | Елистратов Григорий Иванович | -«-        |
|           |          | к.к.      | Нестин Николай Петрович      | без вести  |
| 10.10.44. | 340      | ш.        | Локтионов Яков Васильевич    | -«-        |
|           |          | л.        | Карпов Василий Иванович      | -«-        |
|           |          | б.т.      | Неплюев Иван Яковлевич       | -«-        |
|           |          | р.        | Чагин Александр Иванович     | -«-        |
|           |          | с.        | Семгузов Егор Павлович       | -«-        |
| 14.10.44. | 23       | к.к.      | Егоров Сергей Васильевич     | без вести  |
|           |          | ш.        | Солодов Георгий Васильевич   | -«-        |
|           |          | л.        | Гладкий Иван Филиппович      | -«-        |
|           |          | б.т.      | Бородыня Степан Дмитриевич   | -«-        |
|           |          | р.        | Петров Виктор Трофимович     | -«-        |
| 14.10.44. | 340      | с.        | Горов Владимир Петрович      | -«-        |
|           |          | б.т.      | Кропачёв Василий Фёдорович   | погиб      |
|           |          | с.        | Амшарин Николай Григорьевич  | -«-        |
|           |          | к.к.      | Бектурсинов Мухтар Жуматович | без вести  |
|           |          | ш.        | Рыбин Фёдор Павлович         | -«-        |
| 14.10.44. | 340      | л.        | Щапов Алексей Иванович       | -«-        |
|           |          | б.т.      | Панин Гавриил Сергеевич      | -«-        |
|           |          | р.        | Швец Франк Павлович          | -«-        |
|           |          | с.        | Перелыгин Николай Михайлович | -«-        |
|           |          | к.к.      | Воронин Василий Фёдорович    | без вести  |
| 14.10.44. | 7        | ш.        | Глазков Александр Павлович   | -«-        |
|           |          | л.        | Осипов Владимир Емельянович  | -«-        |
|           |          | б.т.      | Щербаков Николай Трофимович  | -«-        |
|           |          | р.        | Воробьёв Аверьян Васильевич  | -«-        |
|           |          | с.        | Стручков Фёдор Степанович    | -«-        |
| 14.10.44. | 23       | л.        | Савченко Николай Гаврилович  | погиб      |
|           |          | р.        | Швец Сергей Иванович         | -«-        |
|           |          | с.        | Бородулин Степан Иванович    | -«-        |

| Дата      | Авиаполк | Должность                            | Фамилия, имя, отчество   | Вид потери                                   |
|-----------|----------|--------------------------------------|--|--|
| 16.10.44. | 340      | к.к.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с. | Анисимов Иван Николаевич<br>Терехов Василий Кузьмич<br>Тарунов Михаил Иванович<br>Годин Александр Иванович<br>Рабочкин Николай Яковлевич<br>Лебедев Сергей Александрович           | погиб<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-     |
|           | 7        | к.к.<br>ш.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р. | Алексеев Павел Александрович<br>Трофименко Иван Максимович<br>Соколов Георгий Анатольевич<br>Несмеянов Сергей Степанович<br>Беляков Валентин Кузьмич<br>Сараев Павел Петрович      | погиб<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-     |
| 17.10.44. | 340      | к.к.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с. | Нестерович Константин Климентьевич<br>Степанов Николай Степанович<br>Владимир Иванович<br>Косьян Григорий Павлович<br>Горбунов Иван Григорьевич<br>Шпак Александр Михеевич         | без вести<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«- |
|           | 336      | к.к.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с  | Анушин Павел Евсеевич<br>Игнатъев Валентин Христофорович<br>Потапский Николай Иванович<br>Афанасьев Сергей Анатольевич<br>Обухов Александр Михайлович<br>Давыдко Николай Андреевич | без вести<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«- |
|           | 29       | к.к.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с. | Рустемов Курал Рустемович<br>Щербак Иван Алексеевич<br>Беседа Дмитрий Иванович<br>Шкуркин Василий Дмитриевич<br>Масленок Владимир Александрович<br>Никитенко Владимир Фёдорович    | погиб<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-     |
| 24.10.44. | 340      | к.к.<br>ш.<br>б.т.<br>с.             | Панькин Панкрат Андреевич<br>Бочканов Дмитрий Иванович<br>Зеленин Иван Яковлевич<br>Мочалов Александр Константинович   | без вести<br>-«-<br>-«-<br>-«-               |
|           | 1-й      | ш.<br>ш.<br>л.                       | Котляревский Леонид Филиппович<br>Тягай Анатолий Михайлович<br>Шишин Василий Александрович   | погиб<br>-«-<br>-«-                          |
| 21.12.44. | 336-й    | р.                                   | Коробко Григорий Маркович  | без вести                                    |
| 23.12.44. | 15-й     | ш.<br>р.<br>с.<br>с.                 | Уваров Дмитрий Кузьмич<br>Статковский Казимир Бруканович<br>Ефремов Александр Алексеевич<br>Черевко Александр Трофимович   | погиб<br>-«-<br>-«-<br>-«-                   |
|           | 34-й     | к.к.<br>л.                           | Шаманин Алексей Васильевич<br>Рычин Анатолий Андреевич   | погиб<br>-«-                                 |
|           | 34-й     | ш.                                   | Зимин Евгений Степанович   | погиб  |
|           | 29-й     | к.к.                                 | Анисимов Борис Владимирович  | погиб  |
|           | 29-й     | ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.               | Кирсанов Николай Сергеевич<br>Стёпин Дмитрий Сергеевич<br>Тихонов Василий Фролович<br>Домрачев Владимир Александрович  | погиб<br>-«-<br>-«-<br>-«-                   |
|           | 29-й     | л.<br>б.т.<br>р.<br>с.               | Кодочигов Владимир Ильич<br>Ларин Евгений Алексеевич<br>Негодяев Василий Васильевич<br>Зубков Владимир Прокопьевич   | без вести<br>погиб<br>-«-<br>-«-             |
|           | 29-й     | к.к.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с. | Розанов Владимир Владимирович<br>Калякулин Илья Петрович<br>Гаврилов Владимир Николаевич<br>Буробин Николай Ефимович<br>Кормильчиков Иван Ефимович<br>Шумаков Дмитрий Павлович     | без вести<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«- |
| 29.12.44. | 340      | к.к.                                 | Селивёрстов Герасим Иванович   | без вести                                    |

|          |     |  |  |   |
|----------|-----|--|--|---|
|          |     | ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с.               | Анисимов<br>Буреев С.И.<br>Крылов<br>Гофман<br>Кочерга   | -«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-                     |
|          | 340 | к.к.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с.       | Мальков А.Н.<br>Стадниченко А.И.<br>Пузенко И.И.<br>Лопушенко С.С.<br>Акишев А.В.<br>Шварцштейн А.А.   | погиб<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-            |
| 27.3.45. | 340 | к.к.<br>ш.<br>ш.<br>л.<br>б.т.<br>р.<br>с. | Масляницин Артём Фёдорович<br>Колосов Михаил Петрович<br>Вирченко Ефрем Савельевич<br>Козлов Виктор Иванович<br>Барзаков Анатолий Степанович<br>Ойкин Василий Николаевич<br>Волостьев Геннадий Андреевич | без вести<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«-<br>-«- |

### Документ № 105

**Герои Советского Союза, получившие это звание с учётом боевой работы в интересах Чехословакии.**

**Фамилия, имя, отчество**

**Дата указа**

|                                    |                      |
|------------------------------------|----------------------|
| Агамиров Гога Григорьевич          | 5 ноября 1944 года   |
| Баймурзин Гаяз Исламетдинович      | 5 ноября 1944 года   |
| Баленко Александр Алексеевич       | 5 ноября 1944 года   |
| Драгомирецкий Владимир Порфирьевич | 5 ноября 1944 года   |
| Давыдов Александр Дмитриевич       | 5 ноября 1944 года   |
| Кириллов Михаил Михайлович         | 5 ноября 1944 года   |
| Носовец Александр Захарович        | 5 ноября 1944 года   |
| Полыгалов Павел Андреевич          | 5 ноября 1944 года   |
| Сенагин Иван Леонтьевич            | 5 ноября 1944 года   |
| Туйгунов Леонид Наумович           | 5 ноября 1944 года   |
| Яловой Фёдор Степанович            | 5 ноября 1944 года   |
| Миронов Алексей Николаевич         | 18 августа 1945 года |
| Костенко Михаил Фёдорович          | 15 мая 1946 года     |
| Лановенко Марк Трофимович          | 15 мая 1946 года     |
| Орлов Михаил Яковлевич             | 15 мая 1946 года.    |
| Попов Александр Фёдорович          | 15 мая 1946 года     |
| Дудаков Александр Васильевич       | 23 февраля 1948 года |
| Козлов Михаил Данилович            | 23 февраля 1948 года |
| Павкин Иван Михайлович             | 23 февраля 1948 года |
| Васильев Алексей Александрович     | 29 июня 1946 года    |
| Безбоков Владимир Михайлович       | 29 июня 1946 года    |
| Котелков Александр Николаевич      | 29 июня 1946 года    |
| Левин Михаил Васильевич            | 29 июня 1946 года    |
| Орлов Михаил Петрович              | 29 июня 1946 года    |
| Просветов Пётр Данилович           | 29 июня 1946 года    |
| Тимофеев Северьян Петрович         | 29 июня 1946 года    |

**Герои Советского Союза – активные участники полётов в Чехословакию**

**Агеев Леонид Николаевич, Гавриш Иван Егорович, Журавков Михаил Васильевич, Карпенко Аким Павлович, Плохов Алексей Александрович, Степанов Фёдор Фёдорович, Тюрин Леонид Фёдорович, Чистяков Василий Михайлович.**

**Документы, не вошедшие в текстовое содержание книги, но имеющие отношение к военным проблемам советско-чехословацких отношений периода Второй мировой войны**

## **Документ № 106**

### **Справка о формировании в СССР Чехословацкой бригады.**

«В соответствии с политическим соглашением от 18 июля и 27 сентября 1941 года было заключено военное соглашение по практическим вопросам формирования чехословацкой бригады в СССР. Вопрос о контингенте военнослужащих для бригады был разрешён постановлением Государственного Комитета Обороны от 31 января 1942 года «Об амнистии интернированным чехословацким гражданам». В силу этого постановления из заключения было освобождено более 1000 чехословацких граждан, из которых около 800 человек были зачислены в бригаду.

4 февраля 1942 года чехословацкое правительство поставило перед нами вопрос о зачислении в бригаду чехов, мобилизованных в германскую армию и попавших к нам в плен. Эта просьба Чехословакии была нами тогда отклонена. С той же целью увеличения контингента бригады чехословацкое правительство в феврале 1942 года поставило вопрос об освобождении из заключения выходцев из Карпатской Руси.

19 ноября 1942 года Президиум Верховного Совета СССР издал Указ об амнистии нарушителям государственной границы из Венгрии – карпаторусским, украинцам и словакам – бывшим чехословацким гражданам. Это решение обеспечило приток новых пополнений в чехословацкую бригаду, которая в январе 1943 года была отправлена на фронт. Её боевые действия были высоко оценены Верховным Главнокомандованием СССР, представившим к награждению орденами и медалями 87 бойцов и командиров батальона. Для инспектирования бригады в июне 1942 года в СССР приезжал чехословацкий министр генерал Ингр.

Заместитель начальника 4-го Европейского отдела НКВД Новиков».

**АВП, ф. 012, оп. 4, д. 93, л. 45.**

## **Документ № 107**

### **Из дневника посла СССР при союзных правительствах А.Е. Богомолова.**

«В субботу 15 мая 1943 года по приглашению Оутраты (первый секретарь чехословацкого посольства. – А. С.) был у него с женою на завтраке, где также присутствовал Ингр. За завтраком Ингр рассказал мне о тех планах, которые имеет чехословацкое военное командование в связи с организацией бригады чехословаков и карпаторусских в СССР. Он очень доволен созданием этой бригады как практическим началом к дальнейшему укреплению чехословацко-советских отношений. Вместе с тем он пожаловался на трудности, которые возникли в связи с назначением на должность командиром бригады полковника Кратохвила, что было согласовано с советскими властями. Теперь же советские власти настаивают на назначении командиром бригады лейтенант-полковника Свободы.

Я ответил Ингру, что чехословацкое командование писало о назначении Кратохвила командиром полка карпаторуссов ещё до награждения Свободы орденом Ленина, и, что я полагаю, что весь этот вопрос возник в результате того, что полковник Свобода, отличившийся в бою с немцами, приобрёл огромную популярность не только в СССР, но и в Чехословакии. Я рассказал Ингру, какое значение в СССР имеет общественное признание заслуг того или иного деятеля в политике, науке или искусстве. Тем более что признание заслуг за иностранцем – это дело не только частное в Советском Союзе. Оутрата поддержал меня, сославшись на единственное в мире практическое присвоение отличившимся звания Героя Советского Союза...

Ингр не стал настаивать, и он сослался на англичан, которые информированны о том, что командиром бригады будет назначен Кратохвил, и которые будут смеяться, узнав о том, что чех изменил своё намерение.

На это я сказал, что, конечно, что это может быть обидно, когда иностранцы над чем-нибудь смеются, но в данном случае речь идёт не о воинской части в Англии, а о воинской части в СССР, не об англо-чехословацкой дружбе, а о советско-чехословацкой дружбе, что, конечно, меняет существо вопроса.

Я спросил Ингра, нет ли каких-нибудь у чехословацкого командования особых соображений относительно полковника Свободы в духе того, что чехословацкое командование не вполне довольно этим полковником?

Ингр ответил, что никаких возражений против полковника Свободы у чехословацкого командования нет, но тут же добавил, что чехословацкая армия ничего не знала о полковнике Свободе до самого последнего времени и только в связи с его награждением и той пропагандой, которая поднялась вокруг его имени в СССР, узнала о его существовании, тогда как полковник Кратохвил – это старый чешский офицер, хорошо проявивший себя в боях во Франции и на Ближнем Востоке.

В беседе один на один с Оутратой, Оутрата отозвался весьма нелестно о Ингре как одностороннем, упрямом и консервативном офицере и намекнул мне на то, что Ингр и его единомышленники шокированы слишком демократичным тоном высказываний полковника Свободы в СССР».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 8, л. 2.**

## **Документ № 108**

### **Из дневника посла СССР при союзных правительствах А.Е. Богомолова. Запись беседы с Оутратой.**

«В воскресенье 23 мая 1943 года я посетил Оутрату. В беседе со мною он рассказал, что в Национальном совете весьма серьёзно разворачивается вопрос о будущем национальном устройстве Чехословакии. Имеется два кардинальных вопроса: вопрос о словаках и о немцах.



Католические и буржуазные круги в Словакии давно уже стремятся к обеспечению независимости словаков и соответственно ищут опоры в словацком крестьянстве. С самого начала существования Чехословакии сепаратистские тенденции существовали постоянно и являлись предлогом для связи словацких сепаратистов с Венгрией, Польшей и Германией. Различия в культурном и экономическом уровнях между Чехией и Словакией, особенно материальная зависимость сравнительно бедной Словакии от более богатой Чехии, практически приводили к контролю чехов над словаками, что являлось постоянным предметом споров со стороны словаков. Гитлер превосходно использовал все эти сепаратистские тенденции для создания отдельного словацкого государства.

Теперь, когда разворачивается перспектива освобождения Чехословакии, словацкий вопрос приобретает большую остроту, чем когда бы то ни было. Словаки привыкли к существованию у них отдельного словацкого государства, хотя бы и квислинговского типа. Вернуться снова к соотношению Чехии и Словакии было бы трудно, и вместе с тем не видно, как разрешить этот вопрос...

Оутрата, по-видимому, хотел выяснить у меня, возможно, даже по поручению Бенеша, наши взгляды на этот счёт, но я полагаю, что совершенно не нужно вмешиваться в такой деликатный вопрос внутреннего устройства Чехословакии, тем более, что чехословацкие коммунисты занимают в этом вопросе позицию самоопределения Словакии и её возможно более полной автономизации...».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 8, л. 4 – 6.**

### **Документ № 109**

**Из дневника заместителя наркома иностранных дел СССР А.Е.Корнейчука. Приём чехословацкого посла З.Фирлингера 1, 10 и 12 ноября 1943 года.**

1 ноября.

«Сделав предположение, что Бенеш полетит южным маршрутом и что последняя остановка перед советской границей будет Каир, Фирлингер сказал: «Если Вы будете встречать Бенеша в Каире, то прошу захватить меня с собой. Также прошу, если возможно, предоставить места в самолёте для члена Госсовета Врбенского и полковника Пики. Бенеш будет очень доволен такой встречей».

Заметив, что последняя остановка перед советской границей будет не в Каире, а в Тегеране...».

10 ноября.

«Сегодня в 13.30 я пригласил к себе Фирлингера и сообщил ему, что Советское правительство удовлетворило его просьбу о предоставлении мест в самолёте для встречи Бенеша ему (Фирлингеру), полковнику Пике и депутату Госсовета Врбенскому. Я сказал также Фирлингеру, что, как нам сообщили англичане, Бенеш полетит по маршруту Лондон – Каир – Хаббания – Москва. Встречать Бенеша в Хаббанию от НКВД вылетаю я и от протокольного отдела тов. Фомин. Уже всё готово к вылету, но мы пока не имеем сведений, тронулся ли в путь президент».

12 ноября.

«В 15.30 я принял Фирлингера по его просьбе. Он сообщил мне, что по полученным им сведениям Бенеш вылетает из Лондона 14 ноября, в Хаббании будет 17 ноября в 11.30, оттуда вылетает в Москву 18 ноября в 11.30... Фирлингер просил учесть, что Бенеш трудно переносит полёт, – может быть ему придётся два дня отдыхать после утомительного пути».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 6, л. 67, 73.**

### **Документ № 110**

**Биографические сведения на президента Чехословакии Эдуарда Бенеша.**

«Родился 25 мая 1884 года в Козлани, в Чехии. Из мелкобуржуазной среды. Профессор социологии. Автор ряда работ по философии, социологии и по истории Чехословакии.

С 1912 года Бенеш начал заниматься активно политической деятельностью в партии «Народных социалистов» Масарика. С сентября 1915 года – в эмиграции (в Женеве и Париже).

С момента возникновения Чехословакии и до 18 декабря 1935 года Бенеш руководил внешней политикой страны в качестве министра иностранных дел. В 1920 – 1922 годах был премьер-министром Чехословакии. Был предводителем Чехословакии в Лиге наций. В июне 1935 года приехал в Москву, где был принят Сталиным и Молотовым.

18 декабря 1935 года избран президентом. Находился на этом посту до «Мюнхена». 5 октября 1938 года вынужден уйти в отставку. 22 октября 1938 года эмигрировал в Англию, а затем в США, где до июля 1939 года был профессором Чикагского университета. Вернувшись в Англию, вновь принял звание президента и встал во главе сформированного там эмигрантского правительства.

Являясь активным проводником идей Масарика, Бенеш всегда выступал за демократический режим в Чехословакии. В своей внешней политике он ориентировался на западные державы, в первую очередь на

Францию. Находясь в плену проводимой Англией и Францией политики «умиротворения», Бенеш в дни мюнхенского кризиса действовал весьма нерешительно и в итоге капитулировал перед Гитлером.

Бенеш является, несомненно, крупным политическим деятелем не только Чехословакии, но и европейского масштаба. Он имеет обширные личные связи с государственными и общественными деятелями важнейших европейских держав. Своим участием в работе Лиги наций и антифашистскими выступлениями он хорошо известен широкой европейской общественности. В дипломатических кругах имеет репутацию «мастера компромисса».

Бенеш, безусловно, играет руководящую роль в нынешнем чехословацком правительстве. Он непосредственно осуществляет переговоры с иностранными правительствами в области внешней политики, отводя при этом министру иностранных дел Масарику второстепенную роль.

Лига наций для Бенеша является символом и олицетворением «молодой послевоенной демократии», которая потерпела крах только потому, что в Европе усилились авторитарные режимы. К последним он причисляет и политический строй в СССР. Как типично буржуазный демократ он – противник и фашизма и коммунизма. По мнению Бенеша, коммунизм в теории ближе к демократии, а в практике ближе к фашизму.

До 1933 года Бенеш выступал против установления официальных дипломатических отношений с СССР, лишь после прихода Гитлера к власти и после того, как Франция в интересах собственной безопасности, пошла на политическое сближение с СССР, Бенеш изменил эту свою позицию. Угроза, нараставшая для Чехословакии со стороны фашистской Германии, вынудила Бенеша вступить на путь тесных связей с Советским Союзом. Бенеш является одним из инициаторов приглашения СССР в Лигу наций. При самом активном участии Бенеша был подписан в 1935 году договор о дружбе и взаимопомощи между СССР и Чехословакией».

**АВП, ф. 012, оп. 4, д. 93, л. 89 – 91.**

### **Документ № 111**

**Из дневника заведующего 4-м Европейским отделом НКВД СССР В.А.Зорина. Из бесед на приеме в югославском посольстве 1 декабря 1943 года.**

«В беседе с полковником Пика обращает на себя внимание его впечатление о настроении Бенеша (Пика только что вернулся из Хаббании, где он встречал Бенеша вместе с Фирлингером). Бенеш приехал в очень хорошем настроении.

Пика упомянул, что англичане в Хаббании первое время не соглашались дать разрешение на поездку товарища Корнейчука, Фирлингера и других в Багдад, ссылаясь на плохую дорогу, но перед самым отъездом Пики, после приезда Бенеша, они наконец дали согласие на кратковременную экскурсию всей группы в Багдад».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 7, л. 206.**

### **Документ № 112**

**Информация Советского правительства о метеорологических условиях перелёта президента Чехословакии, переданная при беседе 6 декабря 1943 года заведующего 4-м Европейским отделом МИД СССР К.В.Новикова с Поверенным в делах Великобритании Д.Бальфуром.**

«Советское правительство было бы признательно посольству Великобритании за передачу через соответствующие британские власти в Хаббании президенту Бенешу следующего сообщения: «В связи с неустойчивыми метеорологическими условиями для беспосадочного полёта самолёта из Хаббании в Москву, Советское правительство рекомендует Вам, господин Президент, лететь на самолёте до Баку или до Сталинграда, откуда Вы и сопровождающие Вас лица сможете прибыть в Москву поездом».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 7, л. 209.**

### **Документ № 113**

**Меморандум посольства Великобритании, переданный при беседе 6 декабря 1943 года заведующего 4-м Европейским отделом НКВД СССР К.В.Новикова с Поверенным в делах Великобритании Д.Бальфуром.**

«Воздушная секция Британской военной миссии получила следующее послание от господина Корнейчука для передачи НКВД: «Из-за плохой погоды я вернулся в Хаббанию. До Баку я намереваюсь следовать на британском самолёте, а оттуда поездом в Москву. Прошу предпринять необходимые меры и сообщить мне сюда через Британское посольство в Москве.

Капитан британского «Либерейтора» просил заверить его в том, что аэродром в Баку является подходящим для самолётов типа «Либерейтор» в отношении размеров, типа взлётно-посадочной дорожки и т.п. Он

также просил заверить его в том, что власти будут подготовлены к полёту самолёта над оборонительным районом и к приземлению в этом районе».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 7, л. 210.**

#### **Документ № 114**

**Из дневника заведующего 4-м Европейским отделом К.В Новикова от 6 декабря 1943 года. О вручении памятной записки Советского правительства первому секретарю посольства Великобритании в СССР П.Кроствейту.**

«По указанию товарища Деканозова В.Г. я пригласил к себе первого секретаря английского посольства Кроствейта и вручил ему прилагаемую памятную записку: «Советское правительство было бы благодарно правительству Великобритании за передачу через соответствующие британские власти в Хаббании президенту Бенешу следующего дополнительного сообщения:

«По имеющимся метеорологическим данным, на 7 декабря 1943 года Ваш полёт возможен только до Баку. Исходя из этого, для Вас и сопровождающих Вас лиц в Баку подготовлен поезд для следования в Москву. В расчёте на улучшение атмосферных условий для Вас и сопровождающих Вас лиц в Баку будет подготовлен советский самолёт с тем, чтобы Вы по своему усмотрению смогли вылететь из Баку в Москву на советском или английском самолёте. В случае вылета из Баку на английском самолёте, в Ваше распоряжение могут быть предоставлены советские штурман и радист как лица, опытные в деле вождения самолёта при неблагоприятных атмосферных условиях».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «Б», д. 7, л. 213.**

#### **Документ № 115**

**Приложение к «Записке о вооружённых силах Чехословакии», переданном президентом ЧСР Э.Бенешем наркому иностранных дел СССР во время их встречи в Москве 16 декабря 1943 года.**

##### **«I. Организация чехословацкой воинской части на территории СССР.**

...Из того количества, которое у нас есть или в ближайшем будущем будет в нашем распоряжении, можно организовать:

- а) две отдельные бригады;
- б) штаб соединения (дивизии или лёгкого корпуса) с соответствующими частями (танковый батальон, артиллерийский дивизион и т.д.);
- в) истребительную авиацию;
- г) запасную часть.

*Примечание к а).* 2-ю отдельную бригаду организовать как воздушно-десантную и парашютно-десантную.

*Примечание к б).* Обе бригады в командном отношении соединить, то есть создать штаб соединения (дивизии или лёгкого корпуса) с соответствующими частями (артиллерией, танками и службами).

*Примечание к в).* Истребительная авиация должна бы состоять из 2-х – 3-х эскадрилий (по 10 самолётов каждая), которые имели бы действующий лётный состав из чехословацких военнослужащих, причём наземный технический персонал составляли бы преимущественно советские граждане.

*Примечание к г).* Запасная часть обучала бы новобранных и пополняла действующие части.

... Для организации новых частей не хватает, даже в том случае, если возьмём в расчёт известное количество словацких офицеров, значительного количества офицеров (150 человек). Поэтому необходимо согласие советских органов на отправку дальнейших офицеров – главным образом на должности командиров рот и выше и специалистов из Англии, где имеется достаточно офицеров. Кроме того, необходимо приблизительно 25 офицеров для парашютной группы для подготовки восстания в Словакии и Подкарпатской Руси. Точные требования будут сообщены после учёта офицеров среди словацких военнослужащих.

##### **II. Помощь СССР чехословацкой армии в заключительном фазисе войны и после перемирия**

###### **1. Помощь для подготовки восстания:**

а) Для поддержки восстания необходимо доставить лёгкое вооружение на территорию ЧСР из СССР. Вооружение немецкого происхождения из трофеев, поскольку боеприпасы для него производятся на территории Чехословакии.

б) Для моральной поддержки необходимо:

- высадить в нескольких очагах восстания боевые группы;
- оказать помощь воздушными налётами на важные немецкие центры;
- предусмотреть поддержку тактических операций во время восстания частями Красной Армии, если это потребует общее положение.

в) Чехословацкие части в СССР перебросить, как можно скорее в Словакию.

*Примеч. к а)* Подготовить лёгкое вооружение приблизительно для 50 000 человек. Предпочтительно вооружение немецкого образца по соображениям, приведённым выше. Вооружение доставить вовремя, незадолго до и после восстания и сбросить на парашютах в местах, которые будут указаны.

*Примеч. к б)* Обучить известное количество наших офицеров и лиц из рядового состава парашютному делу (приблизительно 150 чел.) для организационных и боевых групп, для подготовки восстания и диверсионных актов и затем перебросить их на территорию ЧСР.

Подготовить бомбардировку советской авиацией важных для немцев транспортных узлов и важных центров на территории ЧСР. Цели будут указаны.

*Примеч. к в)* Подготовить часть чехословацких войск в СССР как парашютных частей для захвата важных аэродромов в Словакии и для обеспечения их дальнейшей десантной высадки.

По этим соображениям желательно держать чехословацкие части в СССР, поскольку это позволит положение, в направлении к восточным границам к ЧСР.

2. Помощь в пополнении вооружением чехословацкой армии:

а) Поскольку вооружение словацких частей является недостаточным, возникает необходимость, как только обстановка позволит, пополнить его как можно быстрее тяжёлым пехотным вооружением, доставленным транспортной авиацией.

б) Доставить сравнительно быстро полное вооружение для нескольких соединений (пехотных, моторизованных и танковых) на нашу территорию, чтобы мы могли противостоять возможным действиям со стороны кого-либо из наших соседей.

*Примеч. к а)* Обеспечить и доставить (в случае и воздуш [ным] путём) в Словакию тяжёлое пехотное вооружение (станк [овые] пулемёты, миномёты, противотанковые ружья и пушки, взрывчатку и ручн [ые] гранаты) с боеприпасами приблизительно для 3-х стрелковых дивизий, все, насколько будет возможно, немецкого происхождения.

*Примеч. к б)* После достижения железнодорожной связи СССР и со Словакией доставить полное вооружение для: одной мотомеханизированной, двух танковых и трёх пехотных дивизий.

Боевое вооружение для новосформированной чехословацкой армии потребуем из военных трофеев (во время разоружения Германии), а именно – не менее в размерах вооружения, отнятого немцами у нас.

Если бы немецкие военные материалы союзники забрали для себя, в таком случае мы просим, чтобы СССР поддержал бы это наше требование, или даже, чтобы нам предоставили это вооружение из своих трофеев или из своей доли в счёт наших претензий к Германии.

**Исторический архив. – 2002, № 6. – С. 44 – 45.**

### **Документ № 116**

**Из дневника А.Я.Вышинского. Приём чехословацкого посла Фирлингера, генерала Нижборского и генерала Пика 1 марта 1944 года.**

«...Затем генерал Нижборский обратился ко мне с просьбой ускорить разрешение вопроса о въезде 159 чехословацких офицеров для пополнения командного состава 2-й чехословацкой бригады. Поскольку, по его словам, во 2-й бригаде имеется большая нехватка командного состава (на роту – один офицер) и срок полной готовности этой бригады к боевым действиям приближается, генерал Нижборский, поддержанный генералом Пика и Фирлингером, просили ускорить разрешение вопроса о въезде в СССР этих офицеров. Фирлингер поставил дополнительно вопрос о переброске этих офицеров из Лондона в Москву самолётами северным путём.

Я обещал заняться этим вопросом и оказать возможное содействие в скорейшем разрешении его. Что же касается поднятого Фирлингером вопроса о переброске этих офицеров северным воздушным путём, то я сказал, что это сделать сейчас будет, видимо, невозможно.

Далее Нижборский поставил вопрос о том, что он хотел бы до своего отъезда несколько продвинуть предложение о военном сотрудничестве между СССР и Чехословакией, которое было выдвинуто в меморандуме, вручённом Бенешем т. Молотову и т. Сталину. Он, в частности, указал на то, что, поскольку в СССР имеются уже две отдельные чехословацкие бригады, было бы целесообразно уже сейчас объединить руководство этими частями и создать, как он сказал, лёгкий корпус, сформировав его штаб и подготовив всё необходимое для его военных действий в Чехословакии...

Коснувшись попутно положения в Чехословакии, генерал Пика сообщил, что, по их сведениям, в Словакии находится не более 5 000 немецких войск, но он думает, что с приближением фронта к Словакии немцы полностью оккупируют её...».

**Исторический архив. – 2003, № 1. – С. 4.**

**Документ № 117**

**Указания начальнику чехословацкой военной миссии генералу Г.Пике от начальника военной канцелярии президента ЧСР А.Гасала о раненых словаках.**

«Устрой в Москве, чтобы все раненые словаки, перевезённые из Словакии в СССР, после выздоровления были отправлены в 1-й чехословацкий корпус. 11 ноября 1944 года».

**АВП, ф. референтуры по Чехословакии, оп. 25 «В», д. 8, л. 81.**

**Документ № 118**

**Из дневника заведующего 4-м Европейским отделом НКВД СССР В.А.Зорина. О приёме посла Чехословакии в СССР З.Фирлингера 1 декабря 1944 года.**

«Фирлингер сообщил, что из Лондона прибыла словацкая делегация в составе Урсини, Новомеский и Весел, которые в начале восстания в Словакии выехали из страны в Лондон, а сейчас с согласия советского правительства прибыли в Москву. Эта делегация Национального совета Словакии может встретиться с кем-либо из руководителей НКВД, чтобы рассказать о положении в Словакии и высказать свои соображения о дальнейших перспективах движения за освобождение Словакии от немцев и о необходимой помощи этому движению».

**АВП, ф. Реферантура по Чехословакии, оп. 25 «В», д. 2, л. 100.**

**Документ № 119**

**Переписка заместителя Уполномоченного СНК СССР по иностранным военным формированиям в СССР генерал-майора А.М.Белянова с заместителем командующего ВВС генерал-полковником авиации А.В.Никитиным от 2 декабря 1944 года по вопросу личного состава 1-го чехословацкого истребительного авиаполка.**

«Никитину.

Начальник чехословацкой военной миссии в СССР бригадный генерал Пика обратился ко мне с письмом, в котором сообщил, что на аэродроме в Кубинке до сих пор находится технический персонал 1-го отдельного чехословацкого истребительного авиаполка в ожидании распоряжения. Пика просит находящийся в Кубинке технический персонал направить в Пшеворск (38 км северо-западнее Перемышля), где дислоцируется 1-й чехословацкий авиационный полк. Со своей стороны считаю целесообразным просьбу удовлетворить. О вашем решении прошу приказать поставить меня в известность. Белянов».

«Белянову.

Технический состав, предназначенный в 1-й отдельный чехословацкий истребительный авиаполк, будет направлен в полк. Никитин».

**ЦАМО, ф. 35, оп. 11250, д. 112, л. 47.**

**Документ № 120**

**Информация о пополнении для чехословацкого корпуса, направленная заместителем Уполномоченного СНК СССР генерал-майором А.М.Беляновым начальнику Спецотдела ГШ КА генерал-майору Н.В.Славину.**

«По сообщению чехословацкой военной миссии в СССР 20 – 21 декабря 1944 года из Тегерана в Баку прибыло 48 человек чехословаков, предназначенных для чехословацкого корпуса. От чехословацкой военной миссии 16 декабря командирован в Баку подпоручик Шуманский Николай. Прошу Вас дать указания о встрече, размещении и отправки чехословаков поездом из Баку в Кросно»

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 218, л. 253.**

**Документ № 121**

**Из дневника В.Я.Вышинского от 26 декабря 1944 года. О приёме уполномоченного правительства Чехословакии министра Немеца, посла Чехословакии Фирлингера, члена правительственной делегации Вало и членов словацкого Национального совета Урсини, Весела и Новомеский.**

«...Немец просил оказать ему и членам делегации содействия в отправке их самолётом в ближайшие два – три дня в Чехословакию».

**АВП, ф. 4-го Европейского отдела, оп. 25 «В», д. 5, л. 41.**

### **Документ № 122**

**Заявка в адрес руководства ГВФ от начальника Спецотдела ГШ КА генерала Н.В.Славина на самолёт для генерала Л.Свободы.**

«Астахову Ф.А.

Прошу Ваших указаний о предоставлении одного транспортного самолёта на 29 марта 1945 года до Кракова. Подлежит отправить командующего 1-м чехословацким корпусом бригадного генерала Свобода Людвиг и семь человек представителей его штаба. С ним: дивизионный генерал Гасал Антон, майор Прохазка Ярослав, капитан Экштейн Войтех (адъютант Свободы), четарж Секо Людвиг (связной генерала Свободы), зампред Словацкой Народной Рады д-р Гусак Августин.

Просит заместитель начальника чехословацкой военной миссии в СССР полковник авиации Томан».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 257, л. 26.**

### **Документ № 123**

**Из дневника В.А.Зорина. Приём министра народной обороны генерала Л.Свободы и начальника Генерального штаба генерала Бочек.**

«...Далее Свобода и Бочек сказали, что они ставят перед чехословацким правительством и уже получили на это принципиальное согласие премьер-министра вопрос о создании в Чехословакии советской военной миссии, подобно тому, как чехословацкое правительство имеет свою военную миссию в Москве...

Я сказал, что, насколько мне известно, этот вопрос обсуждался ещё в Москве, и наши военные как будто бы склонны к положительному разрешению этого вопроса. Со своей стороны я считаю это предложение целесообразным».

**Исторический архив. – 2003, № 1. – С. 25.**

### **Документ № 124**

**Ходатайство посольства Чехословацкой Республики в СССР о награждении советских генералов и офицеров чехословацкими военными отличиями.**

«Препровождаю в НКВД списки генералов и офицеров Красной Армии, представленных Чехословацким правительством к награде чехословацкими военными отличиями, а также список офицеров НКВД и НКГБ, которые в течение всей войны с большим успехом поддерживали чехословацкие части в СССР и чехословацкую армию в целом в боях против фашистских захватчиков и имеют большие заслуги в нашей освободительной борьбе и прошу НКВД не отказать в любезности сообщить посольству, если со стороны советских компетентных органов не встретится возражений против награждения военнослужащих, упомянутых в прилагаемом списке.

**Орденом «Белого льва» первой степени:**

генерала армии **Антонова А.И.**

**Орденом «Белого льва» второй степени:**

1. генерал-лейтенанта **Славина Н.В.**; 2. генерал-майора **Кутузова М.П.**;

3. генерал-майора **Макарова И.Н.**; 4. генерал-лейтенанта **Фокина Р.И.**

**Орденом «Белого льва» третьей степени:**

полковника **Мочалова** (секретарь Всеславянского комитета. – А. С.).

**Чехословацким военным крестом:**

1. полковника **Михайлова А.М.**; 2. подполковника **Сергеева С.С.**;

3. подполковника **Иванова А.И.**; 4. майора **Креминова К.А.**;

5. майора **Горбунова Н.И.**; 6. майора **Черемисинова М.Д.**;

23 июня 1945 года».

**ЦАМО, ф. 40, оп. 11549, д. 257, л. 254.**

*Командование АДД*



*Командующий АДД Главный маршал авиации  
А.Е.Голованов*



*Начальник полуправления АДД  
генерал-лейтенант авиации Г.Г.Гурьянов*



*Заместитель командующего АДД маршал  
авиации Н.С.Скрипка*



*Главный штурман АДД полковник  
И.И.Петухов*



*Командир 4-го гв. авиакорпуса генерал-майор авиации Г.С.Счётчиков*



*Начальник политотдела 4-го гв. авиакорпуса полковник С.И.Приезжев*



*Начальник штаба 4-го гв. авиакорпуса генерал-майор авиации С.П.Ковалёв*



*Главный инженер 4-го гв. авиакорпуса генерал-майор авиации А.М.Аквилянов*



*Главный штурман 4-го гв. авиакорпуса полковник Г.П.Молчанов (Ф. п/в)<sup>1</sup>*



*Командир 4-й гв. авиадивизии Герой Советского Союза полковник И.И.Кожемякин.*

<sup>1</sup> Ф. п/в – фото послевоенного периода.





*Командир 5-й гв. авиадивизии полковник  
С.А.Ульяновский*



*Начальник политотдела 4-й гв. авиадивизии  
полковник Н.П.Докаленко*



*Командир 13-го гв. авиаполка генерал-майор  
авиации К.П.Дмитриев (Ф. п/в)*



*Заместитель командира 13-го гв. авиаполка  
по политчасти майор Ф.В.Шкода*



*Начальник штаба 13-го гв. авиаполка  
подполковник А.Г.Анциферов*



*Командир 15-го гв. авиаполка майор  
В.А.Циганенко*



*Начальник штаба 15-го гв. авиаполка  
майор Л.И.Захаров*



*Командир 14-го гв. авиаполка подполковник  
В.Д.Зенков*



*Штурман 14-го гв. авиаполка полковник  
П.Ф.Бенусов*



*Командир 5-го авиакорпуса генерал-лейтенант авиации И.В.Георгиев*



*Командир 53-й авиадивизии генерал-майор  
авиации В.И.Лабудев*



*Начальник политотдела 53-й авиадивизии  
полковник И.В.Сергеев*



*Заместитель командира 53-й авиадивизии  
полковник Б.Ф.Чирсков*



*Командир 54-й авиадивизии генерал-майор  
авиации В.А.Щёлкин*



*Начальник штаба 54-й авиадивизии  
полковник Г.М.Шейхов*



*Командир 1-го гв. авиаполка подполковник  
И.С.Аграновский (Ф. п/в)*



*Командир 29-го гв. авиаполка подполковник  
Н.Г.Афонин*



*Командир 340-го авиаполка генерал-майор  
авиации Ф.Ф.Степанов (Ф. п/в)*



*Командир 23-го гв. авиаполка подполковник  
Г.А.Шамраев*



*Начальник штаба 23-го гв. авиаполка  
подполковник К.Е.Далакашвили (Ф. п/в)*



*Штурман 29-го гв. авиаполка майор П.Н.Стёпин*

*Герои Советского Союза*



*Л.Н.Агеев*



*Г.И.Баймурзин*



***В.М.Безбоков (Ф. п/в)***



***А.А.Васильев (Ф. п/в)***



***И.И.Гаерыш (Ф. п/в)***



***А.Д.Давыдов (Ф. п/в)***



***В.П.Драгомирецкий (Ф. п/в)***



***А.В.Дудаков (Ф. п/в)***



*М.В.Журавков (Ф. п/в)*



*А.П.Карпенко (слева)*



*М.Д.Козлов (Ф. п/в)*



*М.Ф.Костенко (Ф. п/в)*



*А.Н.Котелков*



*И.А.Лазарев*



*М.Т.Лановенко (Ф. п/в)*



*М.В.Левин (Ф. п/в)*



*Л.Н.Миронов*



*А.З.Носовец (Ф. п/в)*



*М.П.Орлов (Ф. п/в)*



*И.М.Павкин (Ф. п/в)*





*П.Д.Просветов (Ф. п/в)*



*А.Ф.Попов (Ф. п/в)*



*А.А.Плохов (Ф. п/в).*



*Ф.Ф.Степанов*



*Л.Н.Туйгунов (Ф, п/в).*



*Л.Ф.Тюрин (Ф. п/в)*





***В.М.Чистяков***



***М.М.Кириллов (Ф. п/в)***



***П.А.Польгалов***



***Ф.С.Яловой (Ф. п/в)***



***С.П.Тимофеев***

*Руководители партизанского движения*



*Генерал-майор А.Н.Асмолов (Ф. п/в)*



*Генерал-майор И.И.Скрипка (Ф. п/в)*



*Указания командирам партизанских отрядов. Низкие Татры, 10 ноября 1944 года.  
Слева – И.И.Скрипка, справа – А.Н.Асмолов*

*Советские самолёты, летавшие в Чехословакию*



*Ли-2 «Устюжанин»*



*Ли-2 на стоянке*



*Б-25 в полёте*



*Б-25 на стоянке*

*Погрузка и разгрузка военных грузов*



*Погрузка личного состава воздушно-десантной бригады*



*Погрузка боеприпасов с земли, упакованных в мягкие мешки*

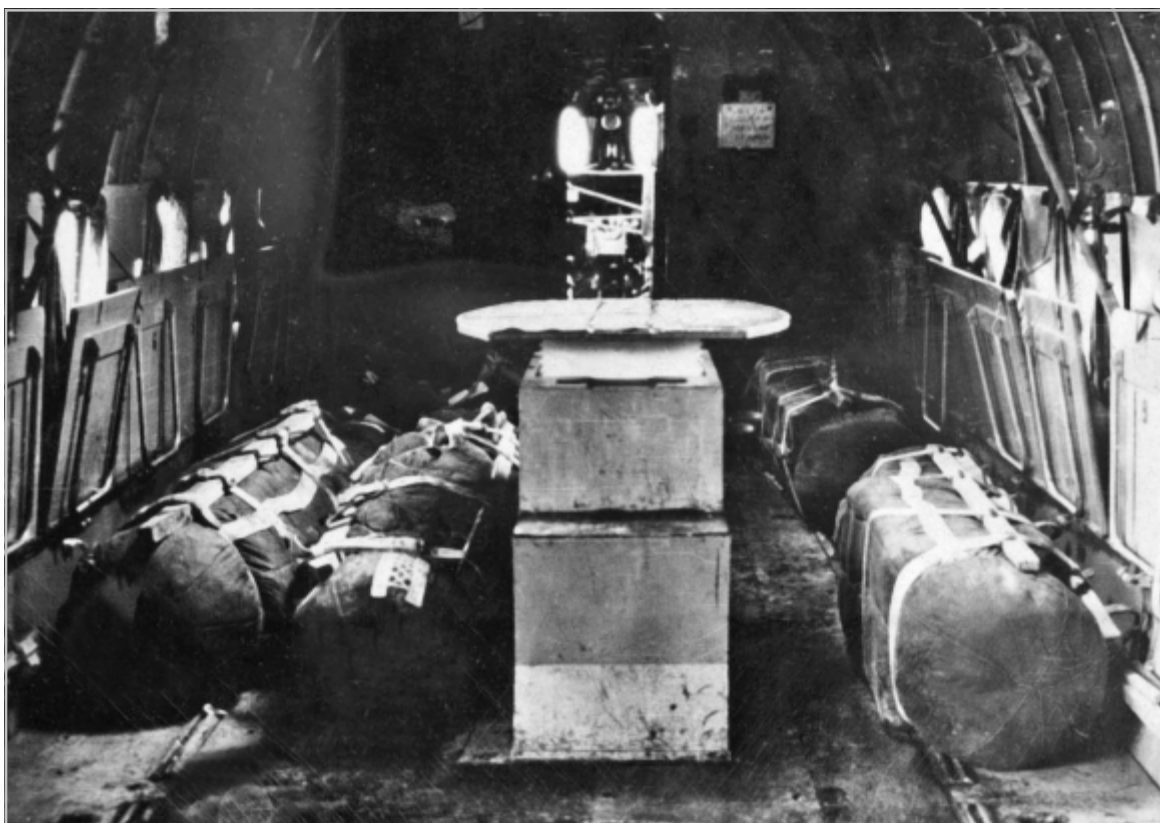


*Погрузка боеприпасов с земли, упакованных в мягкие мешки*



*Погрузка мешков с борта грузовой машины*





*Груз в салоне самолёта Ли-2*



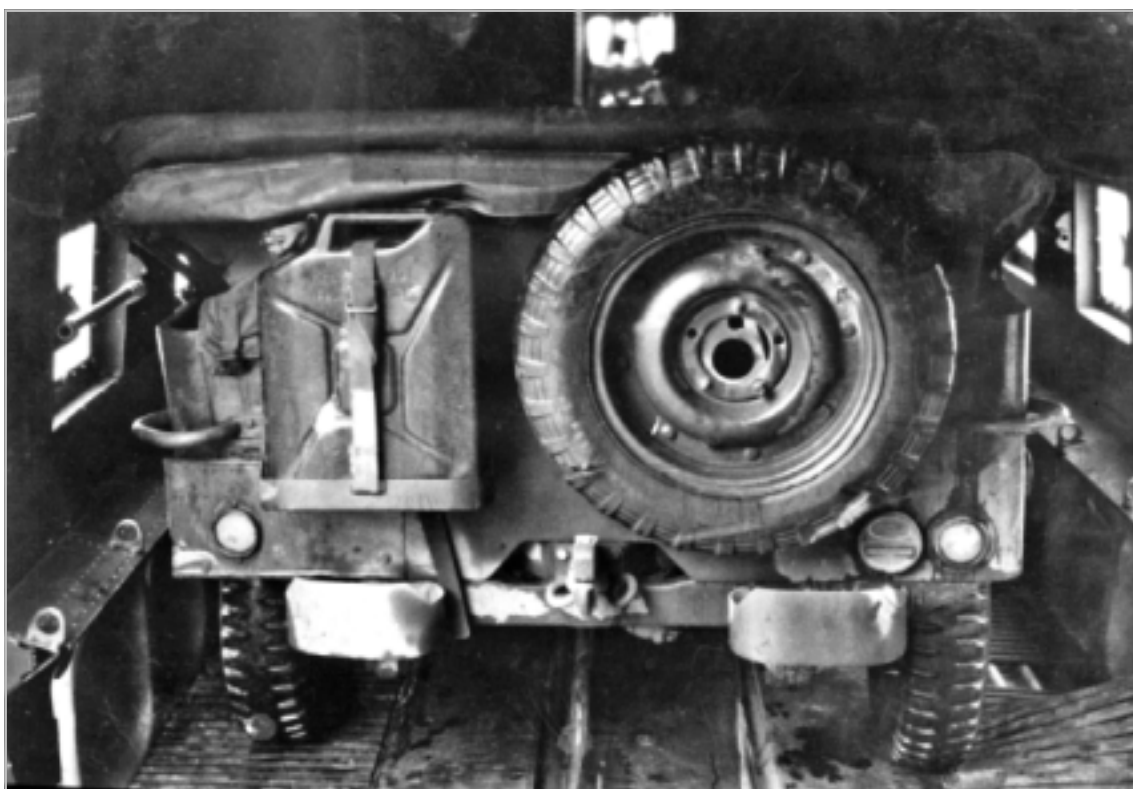
*Погрузка «Виллиса» в самолёт Си-47*



*Погрузка «Виллиса» в самолёт Сu-47*



*Погрузка «Виллиса» в самолёт Сu-47*



*Погрузка «Виллиса» в самолёт Сu-47*





*Растаривание груза*



*Растаривание груза*

Разное

| Дата вылета | Тип самолета | Классификация и наименование по аэродрому или аэродрому | Время |       |         |       |       |         | Часы |    |
|-------------|--------------|---|-------|-------|---------|-------|-------|---------|------|----|
|             |              |   | взлет | полет | посадка | общий | взлет | посадка |      |    |
| 7-10-44     | Ли-2         | Боевой вылет в район г. Калуга                          |       |       |         |       |       |         |      |    |
| 7-10-44     | Ли-2         | Боевой вылет в район г. Калуга                          |       |       |         |       |       | 35      | 5    | 10 |
| 8-10-44     | Ли-2         | Боевой вылет в район г. Калуга                          | 1     |       |         |       |       |         |      |    |
| 10-10-44    | Ли-2         | Боевой вылет в район г. Калуга                          |       |       |         |       |       |         |      |    |

Фотокопия из лётной книжки командира корабля Ли-2 Н.П.Малярова



Самолёт Ли-2 командира корабля А.П.Нестерова на ремонте на аэродроме «Три дуба»



Радистка разведгруппы «Свист» К.Н.Абалова



Разведчик Ю.Ф.Ульев из разведгруппы «Зарево»



Радист советского экипажа Ли-2 Н.Метёлкин, спасённый чехами-патриотами (Ф. п/в)



*Президент ЧСР Л.Свобода*



*Посол Чехословакии в СССР З.Фирлингер*



*Делегация СНВ в Киеве. 4 сентября 1944 года*



*Словацкие партизаны на Украине*



*И.И.Скрипка с чехословацкими друзьями в музее  
в Банска-Бистрице. 1975 год*



*Подорванный словацкими партизанами мост у Ганушовице*



*С.Бурса у самолёта Ли-2, сбитого в ночь на 16 октября 1944 года.  
Август 1987 года*





Командир корабля Н.В.Шишин,  
погибший 27 сентября 1944 г.  
Из архива С.Бурсы



Словак Милош Фабри,  
погибший с экипажем  
Н.В.Шишина



Словак Ян Герман,  
погибший с экипажем  
Н.В.Шишина

7.10.44

список раненых  
сдавших чел. в Лвов

|    |          |           |
|----|----------|-----------|
| 1  | Муравик  | Гавел     |
| 2  | Багдета  | Рудольф   |
| 3  | Резицкий | Гавел     |
| 4  | Рейзль   | Ян        |
| 5  | Гриваняк | Иван      |
| 6  | Губа     | Словак    |
| 7  | Будис    | Ян        |
| 8  | Головник | Сибирян   |
| 9  | Голов    | Ян        |
| 10 | Свезак   | Александр |
| 11 | Велицкий | Ярослав   |

Сдал Губа / Губанов /  
Мина: м/р /

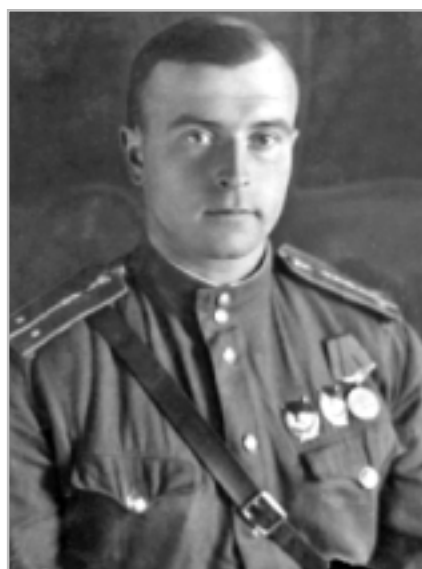
Список раненых словаков,  
доставленных во Львов  
экипажем Г.Я.Губанова



Памятник экипажу Н.В.Шишина, погибшему  
27 сентября 1944 года, в городе Сатанов



*Воздушный стрелок А.А.Гуров*



*Командир корабля С.А.Лукьянов*



*Командир корабля В.Ф.Шеметов*



*Командир корабля А.Н.Красавин*



*Борттехник И.Л.Слухов*



*Лётчик М.М.Фёдоров*



*Командир корабля Л.И.Фаддеев*



*Командир корабля Н.М.Михайлов*



*Начальник связи эскадрильи А.Д.Гайдуков*



*Командир корабля А.М.Поляк*



*Командир корабля Н.П.Малыров*



*Штурман А.И.Черешнеев*





*Борттехник И.А.Пак*



*Командир корабля Б.А.Ермаков*



*Командир корабля Л.Н.Редькин*



*Командир корабля В.Г.Комягин*



*Командир корабля Н.С.Ларионов*



*Шурман А.Г.Гуленко*



*Командир корабля И.Д.Кокин*



*Борттехник В.И.Кутовенко*



*Стрелок А.П.Барановский*



*Штурман В.И. Кораблин*



*Штурман эскадрильи Б.А.Чилимов*



*Лётчик А.Я.Джикия*



*Стрелок С.Х.Ланц*



*Командир корабля В.И.Рабинович*



*Штурман Е.С.Щапов*



*Штурман К.П.Севастьянов*



*Командир корабля П.Д.Петров*



*Штурман Н.И.Ходак*



*Штурман А.Г.Мальцев*



*Командир корабля Л.А.Фалалеев*



*Штурман В.П.Разуваев*



*Командир корабля Ю.Е.Волков*



*Командир корабля Народный Герой Югославии  
А.Т.Манагадзе*



*Штурман А.Г.Шепель*



*Командир корабля С.П.Слепцов*



*Штурман И.И.Терентьев*



*Штурман С.М.Кравцов*



*Штурман А.Д.Коноваленко*



*Штурман А.И.Андросенко*



*Командир корабля Д.Е.Нетудыхатко*



*Командир корабля П.Ф.Губин*



*Радист С.П.Домашенко*



*Герой Советского Союза штурман Д.З.Носовец и командир корабля Народный Герой Югославии И.Н.Константинов*



*Командир 4-го зв. авиакорпуса генерал-лейтенант авиации Г.С.Счётчиков и начальник штаба авиакорпуса генерал-майор авиации С.П.Ковалёв*



*Командир корабля С.И.Паков и штурман корабля И.Г.Волков*



*Герой Советского Союза В.М.Чистяков  
и отец Героя М.А.Чистяков  
у именованного самолёта «Устюжанин»*





*Командир корабля дважды Герой Советского Союза П.А.Таран  
и штурман корабля Герой Советского Союза А.П.Карпенко*



*Боевые друзья С.Карпиловский, И.Казакевич и А.Коноваленко*



*Правый лётчик А.И.Точилин, командир корабля М.А.Власов, штурман И.И.Терентьев*





*В.А.Карабанов, П.С.Чернобаев, П.Г.Мальцев*



*Командир 4-й гв. авиадивизии Герой Советского Союза И.И.Кожмякин уточняет боевую задачу*



*Командир эскадрильи Герой Советского Союза И.М.Павкин, командир 15-го авиаполка С.А.Ульяновский, командир эскадрильи Герой Советского Союза А.В.Дудаков*



*Командир корабля В.Г.Комягин со своим экипажем*



*Сидят слева направо: начальник политотдела 4-го гв. авиакорпуса С.И.Приезжев, командир авиакорпуса Г.С.Счётчиков, командир 54-й авиадивизии В.А.Щёлкин. Стоит слева начальник штаба 54-й авиадивизии Г.М.Шейхов*



*Экипаж командира корабля Л.Н.Редькина (сидит в центре)*



*Экипаж командира корабля А.А.Морозова (сидит второй слева)*



*Штурман авиаполка Герой Советского Союза Ф.С.Яловой ставит задачу штурманам экипажей*



*Член Военного совета АДД генерал Г.Г.Гурьянов  
вручает орден Красной Звезды колхознице М.А.Багрецовой*



*Начальник политического отдела 4-го зв. авиакорпуса С.И.Приезжев (второй справа)  
с офицерами штаба*



*Командир авиаполка Д.М.Равич перед строем личного состава 336-го авиаполка*



*Командир В.А.Циганенко с личным составом 15-го гв. авиаполка*



*Делегация 15-го гв. авиаполка в Кремле по случаю награждения полка орденом Красного Знамени*



*Москва, Кремль. После получения наград личным составом 4-го гв. авиакорпуса*





*Экипаж командира корабля Героя Советского Союза А.В.Дудакова (в центре)*



*Экипаж командира корабля А.П.Лысова (в центре)*



*Группа личного состава 13-го авиаполка после вручения наград. В центре командир 4-й зв. авиадивизии Герой Советского Союза И.И.Кожемякин (в центре)*



*Фото на память. Справа Герой Советского Союза А.П.Карпенко*



*Экипаж командира корабля А.А.Морозова перед вылетом на боевое задание*



*Личный состав 2-й авиаэскадрильи 15-го гв. авиаполка*



*Личный состав 15-го гв. авиаполка на разборе полётов.  
Стоят командир авиаполка С.А.Ульяновский и штурман Ф.С.Яловой*



*Умань. Личный состав 15-го гв. авиаполка на сельхозработах*





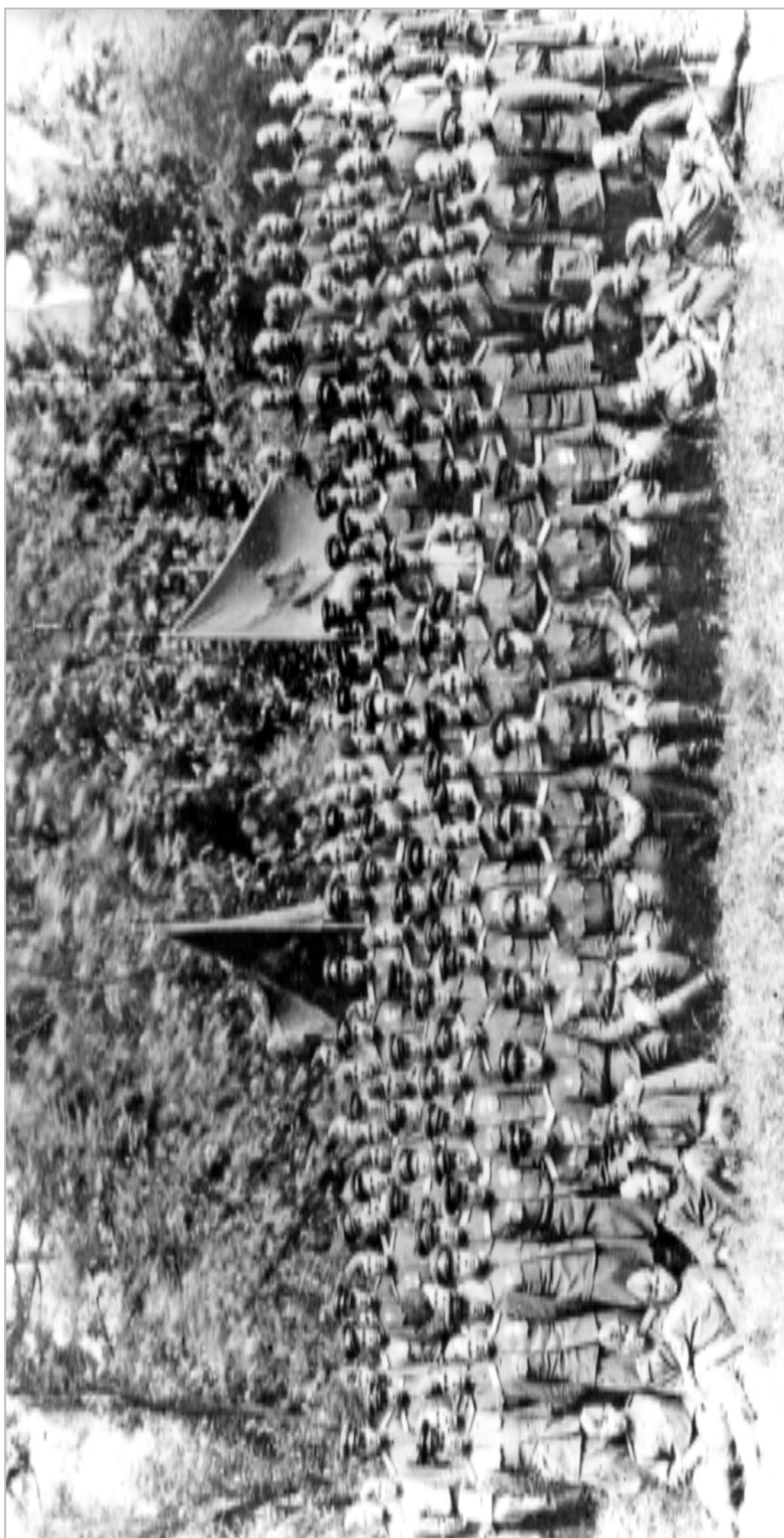
*Умань. Любимый вид спорта*



*Артисты в гостях у личного состава 15-го зв. авиаполка*



*Встреча на Эльбе. Слева корреспондент «Комсомольской правды» С.К.Крушинский*



*На память в честь Дня Победы. Личный состав 4-го гв. авиакорпуса. В центре командир соединения Г.С.Счётчиков*



**Экипаж Ли-2 №20 23-й гв. ап. (239-й ап), который летал в Словакию летом 1944 г. во время Словацкого национального восстания. Командир корабля Нестеров Александр Петрович в центре, борттехник Колосов Владимир Ильич – слева, штурман корабля Бахмат Александр Пантелеевич – справа. Фото 10 мая 1982 года в г. Витебске. Сейчас Ли-2 № 20 стоит в музее войны SNP г. Банска-Бистрица в Словакии.**

**Колосов Владимир Ильич с внуком Женей у своего самолёта в Музее SNP г. Банска-Бистрица. Словакия. Август 1989 г.**



**Слиач-Купеле, август 1989 года. У памятника погибшим экипажам. Слева – партизан Ян Клашик, справа бортовой техник В.И.Колосков**

**Анатолий Михайлович СЕРГИЕНКО**

**КУРС – АЭРОДРОМ  
«ТРИ ДУБА»**

Тех. редактор **Фомина Е.В.**  
Корректоры: **Степанова Е.С., Камышанова И.В.**

Подписано в печать 26.04.2010 г.  
Формат 60x84 1/8. Объем 62 п. л. Гарнитура Arial.  
Печать офсетная. Бумага офсетная 80 г/м<sup>2</sup>. Тираж 300 экз.

---

**Издательство «КОНСТАНТА»**  
Почтовый адрес: 308023, г. Белгород, ул. Менделеева, 6.  
Тел./факс (4722) 300-720.

---

**Отпечатано в типографии «КОНСТАНТА»**  
г. Белгород, ул. Менделеева, 6. Тел./факс (4722) 300-720.