

ВЛАДИМИР ГНЕУШЕВ,  
АНДРЕЙ ПОПУТЬКО

Война, даже такая локальная, какой была на перевалах Кавказа, немыслима без взаимодействия различных родов войск. Артиллерия и танки, конечно, не могли появиться на хребтах, но авиация туда летала и можно с полной уверенностью сказать, что без нее защита перевалов была бы во много раз трудней, если вообще возможна. Многие бывшие бойцы и командиры, когда мы с ними разговаривали о прошлом, необычайно тепло, можно сказать, даже с нежностью рассказывали нам о подвигах летчиков. И неудивительно. Ведь там, в горах, в то время были возможны лишь два способа перевозок грузов и людей — ишаки и самолеты. Древнейший и современнейший. Но древнейший тран"-\* спорт, отлично послуживший войскам в первый период обороны, полностью вышел из строя, когда начались снегопады и метели. По двух-трехметровому снегу ишак пройти не мог. И тогда взгляды людей потянулись к небу.

Знали мы о трудной и опасной работе летчиков уже немало, а кого-нибудь из них самих все не могли разыскать, даже фамилий не слышали, пока не встретились с пятигор-чанном Евгением Тарасенко. Прочитав книгу «Тайна Марухского ледника», он, летчик тех дней, участник описываемых в книге событий, и сам заинтересовался вопросом: кто из товарищей его остался в живых, что делают они сейчас и где живут. Он решил, что героические дела воздушных «извозчиков» достойны того, чтобы о

них вспомнили наряду с подвигами тех, кто воевал внизу, на грозных каменных склонах мрачных хребтов. Он-то и предоставил нам адреса боевых своих товарищей. Первый, с кем довелось нам увидеться и поговорить, был Вартан Семенович Симонянц, проживающий ныне в Москве.

Встретились мы в его просторном кабинете на Ленинградском проспекте, в здании Центрального агентства воздушных сообщений Министерства гражданской авиации. Вар тан Семенович сейчас возглавляет это агентство.

— С авиацией невозможно расстаться, если хоть однажды почувствовал, что это такое, — сказал Вартан Семенович, когда мы спросили его о послевоенной жизни. — Так все время и летал, куда только посылали. А с 1957 года и по самый 1964 год работал начальником Московского управления транспортной авиации. Участвовал в освоении новой техники — «ТУ-104», «ТУ-124», «ИЛ-18»... Летал, открывая новые международные трассы, — в Лондон, Париж, на Кубу, в Бомако, Рабат, Конакри, Аккру, Джакарту, Дели, Амстердам... Теперь вот сижу на месте, можно сказать, чиновником становлюсь, здоровье уже не то. Однако и совсем уйти не могу.

Постепенно разговор наш перешел на прошлое, и Вартан Семенович, вспоминая, то становился серьезным и даже печальным, то улыбка освещала еще молодое его лицо с живыми и цепкими глазами; три ряда орденских планок на форменном его кителе

дополняли рассказ молчаливо, но основательно.

В те далекие дни ранней осени 1942 года Симонянц, молодой лейтенант авиации, служил во 2-й эскадрилье 8-го Отдельного авиаполка. Располагалась эскадрилья на маленьком аэродроме под городом Сухуми, близ небольшого селения, и командовал ею Петр Брюховецкий, который, по словам многих товарищей, был сам бесстрашным летчиком.

— Я знал его еще по Батайской школе,— вспоминал Вартан Семенович.—Он был командиром отряда, а я у него инструктором летал. Вместе и к перевалам попали. Время трудное было, что и говорить, но Брюховецкий умел развеять грустное настроение шуткой и песней. Сам он, правда, насколько я помню, петь не умел, но любил, а главное, других умел втянуть в песню. Для плохого настроения тогда были основания, одни только сводки Информбюро чего стоили, и Брюховецкий понимал это. Под его влиянием я тогда же вступил в партию.

Бывало, вернешься из последнего рейса — а делали мы их до девяти, а то и до десяти в день — от усталости с ног валишься, настроение такое, что хоть волком вой, но Брюховецкий подойдет, спросит что-либо так буднично, спокойно, что и самому невольно становится спокойнее. Как бы случайно соберет двух-трех летчиков, кто петь умеет, сядем где-нибудь в тихом месте, он начинает запев. Вначале мы слушаем только, но через минуту уже поем либо русскую народную, либо казачью, либо современную для тех

дней «Темную ночь...» А ведь и сам он тоже много летал на перевалы и уставал ничуть не меньше нашего...

Мы спросили Вартана Семеновича, прочитал ли он в книге случай, о котором рассказал нам Илья Самсонович Титов, а именно тот, когда, уходя от погони, наш «ПО-2» зацепился за дерево, перевернулся и упал в снег. И не знает ли он того летчика, кто вел тогда этот «ПО-2». Вартан Семенович улыбнулся несколько смущенно, двумя ладонями пригладил редующие свои седые волосы, сказал:

— Очевидно, Илья Самсонович соединил в своей памяти события в одно. Времени-то много прошло, и он не думал тогда, что сегодня придется вспоминать все до точности. Бывало, конечно, что и «фокке-вульфы» гонялись за нами, поскольку отлично знали, что мы безоружны, и гибли наши товарищи. Но в тот раз было не совсем так. Вот я вам сей час покажу один документик...

Вартан Семенович достал из стола папку, развязал тесемки и начал перебирать лежавшие там листы и фотографии, пока не взял в руки один весьма потертый на сгибах лист с потускневшим машинописным текстом. Прочитал сам и передал нам:

— Познакомьтесь, пожалуйста... Подлинный документ всегда волнует. Тем более, если перед вами находится и тот, о ком этот документ говорит. Понятны наше волнение и осторожность, с какими мы приняли в руки частицу фронтовой летописи. Вот что там было записано:

«Командир звена т. Симонянц за время работы подразделения по обслуживанию частей 46-й армии, действующей в горах, совершил 368 боевых вылетов. За это время он доставил в горы 43 000 килограммов различных военных грузов. Особенное летное искусство, героизм и ^большевицкую настойчивость проявил командир звена т. Симонянц, выполняя задание командования по вывозке раненых с передней линии фронта. Не считаясь с погодой и трудными горными условиями, где почти всегда не было подходящих площадок для посадки самолетов, т. Симонянц, благодаря исключительному летному мастерству, вывез 192 раненых бойцов и командиров. Были случаи, когда с площадки Псху т. Симонянц вывозил раненых под непрерывным огнем противника. Командир звена т. Симонянц в составе бригады техников успешно выполнил задание командования по восстановлению и спасению двух самолетов типа СП, потерпевших аварию на передовой линии фронта.

За образцовое выполнение боевых полетов, вывозку раненых и проявленные при этом героизм и отвагу ходатайствую о награждении командира звена т. Симонянц орденом «Красная Звезда».

2-я АЭ, 8-го отд. авиаполка, капитан Брюховецкий.

8 января 1943 г.»

— Так что, как видите, — сказал Вартан Семенович, когда листок вернулся в папку, — факт спасения самолетов был и в основном рассказ Ильи Самсоновича верен, но некоторые детали он запомнил, а иные взял из других

случаев, которых было очень много. Однако давайте по порядку...

Однажды, как обычно, с небольшого аэродрома поднялись два маленьких самолета и, развернувшись, взяли курс на Марухский перевал. Путь был знакомый до мельчайших деталей и потому летчики, сидя в тесных кабинах, лишь изредка посматривали вниз, на проплывавшие назад мелкие, поросшие густыми лесами, ущелья Абхазского хребта. Первый самолет вел лейтенант Вартан Симонянц, за штурвалом второго сидел младший лейтенант Иван Пеньков. Кстати сказать, он тоже остался жив, пройдя всю войну, и сейчас работает руководителем полетов на аэродроме в городе Воронеже...

Моторы гудели все натужнее, набирая высоту, за спинами обоих летчиков, в узкой щели фюзеляжей, лежали мешки с мукой: на сегодня им поручили возить такой груз. Струйные потоки воздуха, поднимавшиеся от моря к хребту, помогали моторам, и летчики думали только о том, чтобы на подходе к гребню хребта набрать запас высоты метров з триста-четырееста, потому что сразу за хребтом струйные потоки резко изменяют направление, с огромной силой устремившись вниз. Летчики хорошо знали коварную силу этих потоков, способных буквально втягивать самолеты в глубокие воронки ущелий.

Когда до гребня осталось несколько минут, полета и летчики уже потянули на себя штурвалы, чтобы начать набор необходимой высоты, они внезапно заметили немецкие самолеты, барражировавшие неподалеку. Ясно

было, что немцы пока не заметили наших, но, если не снизиться до предела, непременно заметят и тогда почти наверняка конец, потому что боя наши «извозчики» принять не могли. Все вооружение их ограничивалось пистолетами «ТТ», личным оружием летчиков. Подав соответствующий сигнал Пенькову, Симонянц начал лететь крадучись, «буквально на животе», как выразился он впоследствии. Гребень хребта перевалили благополучно, но тут же их потянуло вниз с такой неудержимой силой, что скорость снижения была, по определению Вартана Семеновича, не менее десяти метров в секунду. Другими словами, это было падение, и, пролетев километра полтора, машина Симонянца плюхнулась в глубокий снег. Иван Пеньков упал чуточку дальше и в стороне.

При падении Симонянц ударился коленом в бензобак так сильно, что тот прогнулся, а летчик чуть не потерял сознание от боли. Выполз кое-как из кабины, насыпав в противогазную сумку муки, ибо не знал, сколько придется пробыть в одиночестве среди бесконечных глубоких снегов. Хорошо, если наши с аэродрома заметили, как они упали, а если нет? До небольшого лесного аэродромчика, оборудованного силами бойцов и инженеров 810-го полка, было отсюда километров десять-двенадцать. С поврежденной ногой, в условиях почти полной непроходимости, нельзя надеяться на скорое избавление от снежного плена.

Насыпая муку, Симонянц крепко выругал себя за то, что с утра сегодня сделал внушение

бортмеханикам. Много дней те не чистили самолет изнутри, и там накопилось немалое количество разных продуктов: сухарей<sup>^</sup> кусочков колбасы...

— Вы мне крыс разведете в машине, — сказал Симонянц сердито.

Бортмеханики вычистили и вымыли машину с тщательностью, о которой теперь лейтенант не мог не пожалеть. Перед тем, как ползти к аэродрому, Симонянц бегло осмотрел машину. Она зарылась глубоко в снег, но ясно было, что очень серьезных повреждений избежала. Вероятно, побит винт, поломаны крылья. Однако спасти ее еще можно и должно.

Его продвижение по ущелью не напоминало ни ходьбу, ни ползание, потому что ни того, ни другого сделать в снегу невозможно было. Скорее оно походило на барахтанье утопающего, который, однако, с непостижимой последовательностью приближался к цели, то есть к спасению. В какой-то момент он заметил немецкий телефонный провод, тянувшийся неизвестно куда, и в мозгу мелькнула неприятная мысль: а не к врагам ли попаду? Потом, рассудив здраво, решил, что немцев: тут не может быть, они гораздо выше и дальше, а провод, скорее всего, трофейный и проведен нашими связистами. Какое-то время спустя в стороне увидел приземистое здание, сложенное из камней и грубых бревен. Взял курс на него и через полтора часа «плавания» открыл туго поддававшуюся тяжелую-дверь. Внутри увидел деревянные полки, печь и голыши на ней. Рядом стояла огромная кадушка.

Понял, что попал в баню, построенную нашими бойцами. Усмехнулся: голь на выдумку хитра. Проголодавшись, пожевал муки, смачивая ее во рту снегом, полурастопленным в ладонях. И снова двигался, утопая в сухом снегу, цепляясь за стволы попадавшихся тонких деревьев, за ветви, свисавшие с лесных великанов. Уже под вечер услышал впереди чью-то речь, слов не разобрал и потому сразу спрятался за дерево, достал из-за пазухи пистолет, стал ожидать, осторожно выглядывая. Вскоре показались какие-то странные фигуры в шинелях неопределенного цвета и фасона, в которых во многих местах виднелись огромные дыры, следы костров. Лица темные и заросшие настолько, что разглядеть черты казалось невыносимым. На ногах, когда люди поднимали их над снегом для очередного шага, виднелись не то сапоги, не то валенки, подвязанные корой, содранной с деревьев. Фигуры, запыхавшись, остановились совсем близко, осмотрелись и потом один спросил второго:

— Да разве ж их тут найдешь?

И смачно выругался. Симонянц обрадовался: свои! Вышел из-за дерева и чуть не стал жертвой собственной неосмотрительности — первый солдат вскинул винтовку и клацнул затвором. Едва успел крикнуть:

— Не стреляй, свой я!..

— Тьфу ты, дьявол,—произнес боец, опуская винтовку, — предупреждать надо. А то и до греха недалеко...

Теперь идти было легче по протоптанной бойцами тропке, да и

спокойнее. Спросил, видели ли они второй самолет.

— Ага, — ответил все тот же боец, — он в той стороне. Туда тоже пошли ребята, приведут твоего дружка, не бойся. А что вы везли нам?

— Муку на пироги к Новому году, — пошутил Симонянц. Он ведь знал, что у солдат и с хлебом простым плохо дело, не то что с пирогами. Но боец сказал серьезно:

— Да мучица у нас теперь есть, хватает, вот кабы начиночки какой, тогда б и пироги можно.

«Что ж, — мелькнуло в голове Симонянца, — можно гордиться нам, хорошо поработали, если не голодают теперь ребята...»

Вслух спросил:

— Далеко еще?

— Подходим, — ответил солдат и показал огромной варежкой вперед. Там, за редяющими деревьями, виднелись полузасыпанные снегом штабные землянки, слева просматривался знакомый аэродром, точнее — посадочная площадка, на которой их сегодня ждали. У входа в одну из землянок стоял часовой и рядом с ним, набросив на плечи шинель внакидку, высокий человек с простым русским лицом. Симонянц узнал командира полка, вскинул руку для приветствия, но тот остановил:

— Проходи скорее, грейся. С ногой-то что такое? И как это вас угораздило свалиться?..

В землянке было жарко натоплено, вкусно пахло борщом из концентратов, свежим хлебом. Почти сразу дверь открылась снова, и в землянку ввалился Иван Пеньков.

Командир полка гостеприимно угощал, улыбаясь продрогшим летчикам:

— Пробуйте, дорогие летуны, это то, что вы нам привозите. Вот только выпить, кроме спирта, ничего не могу предложить...

На другой день Симонянц предложил командиру полка перетащить машины на аэродром. Тот не возражал и выделил взвод во главе с офицером. Снова пошли, увязая в снегу, к месту падения машин. Пришли, очистили их от снега, отсоединили от фюзеляжа все, что только было возможно и по частям стали переносить. Особенно долго мучились с фюзеляжами, которые очень трудно было тащить через горные речки. Для этой цели строили специальные мостики. Огромные усилия затрачивались также, когда надо было разворачивать фюзеляж между деревьями. Солдаты полушутя, полусерьезно говорили:

— Слушай, летчик, на черта тебе эти обломки? Давай бросим!

Симонянц отвечал на шутки, но работы продолжал. Лишь на десятые сутки, а не на первые, как помнилось Илье Самсоновичу, эта работа была закончена. Сложив части машин прямо под открытым небом, Симонянц улетел в Сухуми и там доложил Брюховецкому о случившемся.

Обнимая лейтенанта, Брюховецкий радостно твердил:

— Живой ты, Володя, живой! И Иван живой? Вот здорово!

Отодвинул от себя, посмотрел на щетинистые щеки, на покрасневшие от морозов и бессонницы глаза, проговорил

грустно:

— А мы уж тут похоронки на вас составили. Сколько дней искали, ждали, а потом все-таки составили. Ну, слава богу, что так все случилось. Давай, Володя, дуй в баню, потом брейся, потом ко мне для подробного

доклада и со своими предложениями. В эскадрилье Вартана Семеновича звали на русский лад — Володей.

Помывшись и побрившись, Симонянц вернулся к Брюховецкому, и вместе они разработали план, как вернуть самолеты в строй. Остановились на том, что Симонянц и несколько техников вылетят завтра же на место и там сделают все, что возможно сделать вне мастерских, а потом уж докончить ремонт здесь, в ангаре.

Когда закончили разговор, Симонянц вышел из штабного помещения и встретил друга Володю Паршикова. После радостных восклицаний и объятий Володя сказал грустно:

— Кабы все возвращались, как ты. А то вот и вчера двое морячков на базу не вернулись. А перед этим наш гробанулся где-то над Псху...

«Морячками» летчики эскадрильи Брюховецкого называли морских летчиков-бомбардировщиков, которые базировались тут же, возле селения и с которыми все они были друзьями. Симонянц промолчал. Высокое, усеянное серебристыми облачками небо висело над побережьем. Здесь было совсем тепло, и Симонянц расстегнул куртку. Вздохнул, проследил глазами, как облака медленно

продвигались к погруженному в синеватую дымку Абхазскому хребту, где, он знал это, и сейчас с воем и свистом несутся восходящие и нисходящие струйные потоки, где колючие метели заволакивают пространство, насквозь простреливаемое минами и пулями, и пошел отдыхать.

Назавтра он вылетел с двумя «технарями» к своим машинам. В полку встретили его радостно, как своего, помогли, чем могли, и еще через несколько дней два маленьких самолетика, коротко разбежавшись, взмыли в холодное небо, провожаемые громкими напутственными криками. Война продолжалась...

— А вина я им тогда действительно привез к Новому году, — вспоминает Вартан Семенович. — И, если не ошибаюсь, в тот раз летал со мной Володя Паршиков, о котором у нас в эскадрилье совершенно серьезно говорили, что он счастливчик. Ну посудите сами, не везло ли ему?

Мы уже начали летать на машинах «Р-5». Это тоже не боевая машина, а транспортная, но все же лучше «ПО-2», объемнее и быстрее. Как-то летим мы по ущелью, боеприпасы везем к фронту, а нас немцы заметили, погнались. Уйти нам невозможно, поэтому мы машины сразу посадили, подрулили к лесу, к деревьям. Володя выскочил и начал бегать то между коровами — там стадо как раз было — то между деревьями. Немцы кружатся над ним и бьют снарядами. Но так и не попали ни разу ни в самолет, ни... Впрочем, в Володю попали. Пятку ему осколком отшибло. Но вскоре

снова начал летать, и опять немецкий истребитель налетел на него, зашел в хвост и давай поливать из пулемета. Володя закинул голову назад, чтобы увидеть немца, попытаться разгадать следующий его маневр, а тут подоспела пулеметная очередь, и одна пуля чухнула его по носу и по лицу. Сел залитый кровью, но живой. А ведь не откинь он в тот момент голову назад — и лишился бы ее в одно мгновение...

Летали мы тогда вообще очень много. Развернули соревнование, кто больше сделает вылетов в день, кто больше раненых доставит оттуда, а туда — вооружения, продовольствия, боепитания. Я, например, чтоб лишний рейс сделать, поднимался до рассвета и готовил самолет. Еще в темноте взлетал. Пока до города долетишь, — развидняться начинает. А в горах уже и вовсе светло. Потом вечером прихватишь несколько минут, вот лишний рейс и получается. В месяце тридцать дней, БОТ тебе и арифметика. Надо сказать, что Б в соревновании я частенько первое место держал, хотя и другие ребята не отставали. Тот же Володя Паршиков, например. Он и сейчас летает командиром корабля. Живет в Тбилиси...

Вартан Семенович и его товарищ летали не только на Марухский перевал. С переменной интенсивностью бои разгорались и на других перевалах Кавказа — на Клухорском. Наурском... И труженики неба, бесстрашные его рыцари, летели туда, где сильнее всего гремели выстрелы, чтобы помочь товарищам на земле.

В район высокогорного селения Псху они летали, пожалуй,

не меньше, чем на Марухский перевал. Вначале там не было посадочной площадки, и потому самолеты появлялись там лишь для того, чтобы сбросить груз, развернуться и уйти, пока немцы не заметили. Но, естественно, наше командование не устраивало подобное положение: слишком много грузов портилось при ударе о землю, да и не все можно было сбросить. Взрыватели, например, или динамит не рекомендуется ударять обо что бы то ни было. И вскоре близ селения выросла посадочная площадка, такая крохотная, что даже таким самолетам, как «ПО-2» еле-еле удавалось сесть.

Теперь для летчиков обстановка усложнилась. Разнообразнее и опаснее стали грузы — те же взрыватели, гранаты, ракеты. Можно легко представить себе, что получилось бы, если бы стали взрываться ракеты. Самолет немедленно превратился бы в пылающий фейерверк, не успел бы и летчик спастись.

Но ребята продолжали опасную свою работу, садились на площадку, выключали двигатели и, пока шла разгрузка, наблюдали за небом. Почти всегда появлялись немецкие самолеты и начинали обстрел. Вартан Семенович вспоминает, что порой из Псху приходилось вылетать лишь после того, как сам летчик не подлатает машину: что-то гвоздиком надо пробить, что-то подклеить, а что-то и просто телефонным кабелем подвязать, который предусмотрительный механик аэродрома клал где-нибудь в кабине или фюзеляже.

Возил Вартан Семенович и пленных немцев. Надолго запомнилась ему первая такая встреча с врагом. От командования он получил приказ лететь на Псху, отвезти продукты, а на обратном пути захватить не раненого нашего, как обычно, а пленного немецкого офицера, какого-то особо важного «языка».

Немца привели сразу же, как только закончилась разгрузка. Был он худ и густо оброс рыжеватой щетиной, взгляд подавленно мрачный. Солдаты втиснули его в пространство позади пилотской кабины, связали ему руки и ноги, прикрутили так, чтоб в полете ему невозможно было напасть на пилота. Оглянулся Вартан Семенович, чтоб вблизи увидеть своего пассажира, и ахнул: по грязному, стертому кителю немца цепочками, словно муравьи, ползали вши.

— Да куда ж вы его такого сажаете? — крикнул он бойцам.

— Ничего, — засмеялись те, — ты покажи там, на берегу, какие они есть. А то, небось, многие там и в глаза их не видели.

— Да они ж ко мне в кабину перелезут!

— А ты вези быстрее, — утешали бойцы. Пришлось взлетать. На аэродроме немца ожидал какой-то офицер из контрразведки и комиссар эскадрильи Любаров Григорий Моисеевич. Они поблагодарили Симонянца и увели немца, а машину тут же поставили под дезинфекцию и карантин, да так три дня и не выпускали ее в воздух.

— Ян сам после этого недели две дергался, все казалось,

что ползают они по мне, — вспоминает Вартан Семенович...

Нас, естественно, интересовала история создания авиаполка, в который входила эскадрилья Петра Брюховецкого. В один из дней мы попросили рассказать об этом Вартана Семеновича.

— Я, конечно, тоже могу вспомнить, — с улыбкой сказал он, нажимая на слово тоже. — Но Григорий Моисеевич, пожалуй, сделает

это лучше меня. Ведь он комиссаром у нас был и, насколько помнится мне, участвовал в формировании полка.

Заметив наше удивление, Вартан Семенович снова улыбнулся.

— Живем мы оба в Москве, а несколько лет уже не виделись — работа отнимает все время. Вот сегодня только разыскал его по вый адрес и телефон...

Мы тут же созвонились с Григорием Моисеевичем, и он пригласил зайти в любое время. Не откладывая посещения в долгий ящик, мы отправились на юго-запад столицы, в один из новых микрорайонов, и там в маленькой прихожей встретил нас невысокого роста седой человек с усталым лицом. Болезнь сердца — о ней мы слышали от Вартана Семеновича — сильно подкосила когда-то неутомимую энергию бывшего комиссара, но, как мы тут же убедились, не сделала его равнодушным ни к прошлому, ни к настоящему, ни к будущему. Три инфаркта перенес этот нестарый еще человек, врачи запретили ему выходить даже из квартиры, но во все время нашей довольно-таки продолжительной беседы мы не

заметили и тени болезненного его состояния. Только по глубокому его дыханию можно было догадаться о том, как нелегко ему предаваться воспоминаниям тех тяжелых лет...

— Если говорить об истории полка, — начал свой разговор Григорий Моисеевич, — то следует вспомнить горькие дни нашего отступления и до Ростова, и дальше, на Кубань.

Исчезали одни соединения и части, но из остатков их тут же создавались другие. Неся огромные потери в технике и людях, мы откатывались все дальше на юг, и вот в таких условиях была создана авиагруппа, в которую я был назначен редактором многотиражки. Создавалась эта группа на базе Ростовского управления Гражданского Воздушного Флота и командовал ею начальник этого управления Хальнов.

Отступая дальше, мы находились в различных местах, пока не осели, в буквальном для авиации смысле, в Грузии. Вскоре туда прилетел бригадный комиссар Антонов, заместитель начальника Главного управления Гражданского Воздушного Флота маршала Астахова. Он непосредственно занялся формированием Отдельного авиаполка.

Полк был составлен из ростовчан, тех, что воевали на Кубани, и из тбилисцев. Командование полком поручили Чачанидзе, комиссаром у него был Пруидзе. Многих из нас, отступавших с Кубани, направили в другие части. Меня, например, Антонов хотел отправить в Куйбышев, чтобы я принял там редактирование

многотиражки Гражданского Воздушного Флота....

Но Любарову хотелось воевать с врагом непосредственно и потому он решился зайти к Антонову с просьбой оставить его в полку. Характер у заместителя маршала Астахова был нелегкий. Любаров знал, что он не любит изменять собственные решения, но тем не менее решил просить оставить его в полку.

Трудно сказать, чем закончился бы их разговор, если б в кабинете Антонова не находился полковник Иван Потеряев, человек, имевший определенное влияние на Антонова. Когда разговор, начавшийся в резком тоне, стал приобретать все более тяжелый оборот, Потеряев, внимательно следивший за поведением Любарова, что-то тихо буркнул Антонову, и тот, коротко помолчав, сменил гнев на милость и тут же назначил Григория Моисеевича комиссаром в эскадрилью Брюховецкого.

С той поры он и сам непосредственно участвовал в создании полка и вспоминает теперь, что состоял тот из пяти отдельных эскадрилий, находившихся, по существу, на положении полков. У каждой из них был свой собственный тыл, командиры эскадрилий имели право принимать самостоятельные решения и часто получали задания тоже самостоятельно, не через полк.

С Петром Брюховецким Григорий Моисеевич был хорошо знаком с Кубани, знал его, как прекрасного летчика и коммуниста, и потому назначение к нему воспринял радостно. Брюховецкий встретил Любарова так, словно назначение его

к нему было делом само собой разумеющимся. Достал списки личного состава эскадрильи, протянул через стол, сказал:

—Познакомься. Люди есть, а матчасти нет.

—Я слышал,— осторожно сказал Любаров,— что нам будет поручено самим находить эту самую матчасть.

—Да. На этот счет в штабе говорят недвусмысленно. Дадим, дескать, вам документы на чрезвычайные права. Где только найдете машины, там и забирайте. Можно и с людьми вместе...

Немцы уже подходили к предгорьям Северного Кавказа. Медлить было нельзя и потому личный состав эскадрильи, и в частности Любаров с Брюховецким, развили в те дни активную деятельность, результатом которой явились 40 разнотипных старых машин — от «братьев Райт» до «ПО-2» — как выразился Григорий Моисеевич. Многие из этих машин уже были списаны по мирному времени, иные дожидались своей очереди на списание, и потому на них давно никто не летал. Все их спешно ремонтировали подручными способами и потом проверяли годность единственным способом: разгоняли и взлетали. Если машина при этом не рассыпалась в воздухе, — значит, годится. В тот день, когда сорок машин были собраны и проверены, эскадрилья получила назначение с заданием обслуживать нужды 46-й армии.

Летчики, летавшие на перевалы, — с ними часто летал и комиссар — видели сверху, как торопливо двигались туда войска.

Опережая их, они понимали, какие трудности ждут их там, у хребтов. Ведь войска шли в летнем обмундировании, а здесь, куда уже подходили немцы, стояла настоящая зима.

Работа летчиков началась с того, что они возили в горы сено для ишаков транспортных рот, догоняли войска и, отыскав глазами такую роту, сбрасывали тюки где-нибудь совсем рядом. Бойцы потом смеялись, рассказывая, что ишаки так привыкли к самолетам, привозящим им пищу, что, проголодавшись, задирали морды к небу и оглашали ущелье криками.

Вскоре, однако, пришлось подумать и о продуктах для самих бойцов. Тут дело усложнилось. Тюк сена если и разобьется при падении, то ничего страшного не произойдет: клочья его собрать не так уж сложно. А как быть с мешками муки? Или со стеклянными баллонами водки, которую, при подходе к холодному поясу, командование распорядилось выдавать бойцам. Думали над этим недолго. Кто-то из летчиков предложил простой план: сбрасывать надо не полные мешки, а насыпанные на одну треть. При ударе о землю, такой мешок оставался целым, лишь часть муки, пробиваясь сквозь ячейки мешковины, вспыхивала белым облачком, медленно оседая на ближайших камнях. Что касается водки, то ее стали перевозить в автомобильных камерах, заполняя их наполовину, а то и меньше. Сброшенная сверху, камера начинала кружиться под действием циркуляции жидкости и, падая на землю, получала достаточную

амортизацию, чтобы не прорвать камеру. По такому же методу придумали и способы доставки других продуктов, а потом и боеприпасов. И сбрасывали до тех самых пор, пока в разных местах не были построены посадочные площадки.

Но с того времени, как были построены взлетно-посадочные площадки, начались новые сложности. Как уже известно, большинство личного состава эскадрильи было из ростовчан, людей, которые до того не летали в горах, а тем более не садились там и не взлетали. Обучались в ходе боевых действий. Григорий Моисеевич вспоминает, например, что для того, чтобы сесть на площадке в Псху, надо было не просто подлететь, снизиться и совершить посадку, а предварительно сделать несколько кругов по нисходящей спирали, потому что аэродромчик тцм находился в довольно глубокой котловине. Так же совершался и взлет, только спираль вела теперь вверх.

Туда возили военные и продовольственные грузы, оттуда вывозили раненых и одновременно много орехов и прочих лесных продуктов, которыми в изобилии снабжали летчиков местные жители. У немцев аэродромчик находился в той же котловине, они так же сложно вывозили своих раненых и порой получалось так, что наши и их летчики встречались над самой котловиной. Подлетает, скажем, наш «ПО-2» к котловине, а снизу поднимается немецкий самолет. Что делать? Ведь два самолета там не разойдутся, все равно как две

повозки на узкой горной дороге. Приходилось барражировать в сторонке, пока тот не выйдет из котловины и не улетит. Только тогда можно было идти на посадку самому. В другой раз немец ждет в стороне, пока наш не поднимется. Словом, существовало некое негласное правило — не трогать друг друга при вывозке раненых. Без этого правила в тех условиях спасти раненых было бы почти невозможно.

В самом селении у летчиков были неплохие бытовые условия. Размещались они на квартирах у местных жителей и так с ними сдружились, что часто являлись как бы членами их семей. Питание было неплохое, фруктов — цитрусовых и винограда — тоже достаточно. Витаминов хватало, говорит Григорий Моисеевич. В теплую погоду, правда, почти все летчики спали у своих машин, ежеминутно готовые к полету. Дело в том, что летали машины эскадрильи не только к перевалам, но и к партизанам Крыма, занимаясь, по сути, той же работой, что и в горах: туда доставляли боеприпасы, а оттуда вывозили раненых и больных. Разница была в том, что тут надо было летать только ночью, ориентируясь на костры, из которых слагались определенные геометрические фигуры, каждый раз новые, чтобы немцы не смогли устроить ложные посадочные площадки. Брюховецкий впоследствии получил за эти операции партизанскую медаль.

— Нелегко приходилось нашим летчикам, — говорит Григорий Моисеевич. — Здоровья они оставили в горах очень много. Ведь, по существу, в каждый свой

вылет к перевалам они испытывали четыре времени года в самый короткий срок. Пока в селении на аэродроме самолет загружают техники, летчик отдыхает в субтропической зоне. Одет он легко, дышит отличным воздухом, в котором и запах моря и аромат фруктов. Но вот самолет загружен. Летчик облачается в меховой костюм, влезает в кабину. Сейчас ему еще жарко, но всего через несколько минут, когда самолет наберет высоту, даже сквозь меховой костюм он ощущает холод, который тем более неприятен, что обволакивает разгоряченное тело. Внизу проплывает осень, а чуть погодя начинается суровая зима. В пункте разгрузки — снега и морозы с ледяными ветрами. Потом в обратном порядке, от зимы до лета. И таким образом восемь или десять раз в день...

Григорий Моисеевич провоял на Кавказе до конца обороны перевалов, а в 1943 году его отозвали в Москву и вскоре назначили политработником на Крайний Север, на линию Ворку\*га — Дудинка. После войны работал в аэропорту Быково, в Москве, а затем стал журналистом. Сейчас он — персональный пенсионер, но, хотя и очень болен, не бросает общественной работы, которая всегда была смыслом его жизни.

**А СЕЙЧАС СЛОВО —УЧАСТНИКУ СОБЫТИЙ, О КОТОРЫХ РАССКАЗАЛИ В. ГНЕУШЕВ И А. ПОПУТЬ-КО,—ЕВГЕНИЮ ТАРАСЕНКО —БЫВШЕМУ ШТУРМАНУ. ЧИТАЙТЕ ЕГО ВОСПОМИНАНИЯ ОБ ОДНОМ ИЗ БОЕВЫХ ЭПИЗОДОВ.**

## БОМБАРДИРОВКА „ЭДЕЛЬВЕЙСОВ“ НА ЭЛЬБРУСЕ

...К вечеру нас вызвали в штаб. Командир авиаполка говорил коротко и жестко.

— На юго-западном склоне восточной вершины Эльбруса примостился метеорологический пункт «эдельвейсов». Вот здесь, — он ткнул карандашом в черную точку на карте. — Задача: подойти незаметно и уничтожить.

Подробно доложена обстановка, указаны отмеченные на карте зенитные огневые точки.

Накануне с Кутаисского аэродрома, где мы находились, вылетел на рекогносцировку в район Эльбруса экипаж самолета «ДБ». Сведения были точными. Но не ясно только одно: ни я, ни мой командир никогда не летали на бомбежку. Нам, летчикам гражданской авиации, не приходилось даже на полигон бросать учебные бомбы...

Военная обстановка на Северо-Кавказском фронте в августе 1942 года была крити->й. Альпийские горнострелковые части, брошенные гитлеровским командованием в самое сердце Кавказа, проникли на многие горные тропы и перевалы. Ожесточенные бои шли в теснинах Клухора и Маруха. Вооруженные до зубов захватчики несмотря на потери рвались к Черному морю, к городу Сухуми. Расположенный высоко в горах метеорологический пункт обеспечивал сводками погоды свою авиацию. Вот почему предстоящей бомбардировке Эльбруса

придавалось особо важное значение.

За несколько часов до вылета опытный штурман эскадрильи бомбардировочного полка преподавал мне всю науку бомбометания. Он рассказал, с какой стороны удобнее подойти к седловине двугорбой горы, в какой момент сбросить бомбовой груз. Казалось, все просто, но я десятки раз повторял на земле то, что в воздухе предстояло сделать впервые. Тем временем шло переоборудование нашего самолета. Мастера-оружейники устанавливали подвески для крепления бомб и систему сброса, поставили оптический прибор бомбометания. Пулемет вычищен, смазан; кассеты заполнены боекомплектом. Тысяча килограммов смертоносного груза подвешена.

Вылет назначен на три часа утра. Это моя первая расплата с врагом. Казалось, целую вечность я ждал этой минуты... Приказано отдохнуть перед вылетом. Какой там сон! Я с нетерпением поглядываю на светящийся циферблат. Мысленно представляю взрывы сброшенных бомб и тороплю время. Чувство ненависти к врагу и какого-то непонятного азарта овладело мною. «Только бы дойти до цели», — думал я и никак не мог сомкнуть глаз.

Мы хорошо знали, что фашистские стервятники, оснащенные новейшей техникой, имеют неоспоримое преимущество в воздухе. И при встрече редко кому удавалось ускользнуть на тихом и слабо вооруженном са-

молете от сильного и коварного врага. Наш полет тоже мог оказаться для нас последним, но не опасность страшила, а боязнь не справиться с заданием.

В два часа мы прибыли к самолету. Наш «СБ», как огромная ночная птица, распластав крылья, гордо стоял на линейке. Много раз я любовался стройностью прекрасного планера. Но на этот раз ночью, при тусклом свете электрических фонарей подсвета, я с особенной лаской смотрел на свой «СБ». Он казался мне более стройным и могучим и был по-прежнему дорог. Это из-под его крыла впервые за всю многовековую историю на серебристое чело седовласого великана Эльбруса упадут смертоносные бомбы. «Только бы не промахнуться»,— надоедливо сверлила мозг тревожная мысль.

Перед вылетом к нам подъехал командир бомбардировочного полка, чтобы дать последние наставления и пожелать счастливого полета. Ночь была прохладная, воздух плотный, бодрящий.

С диспетчерского пункта получаем разрешение на взлет. Пять тысяч метров набираем над аэродромом. Спиралью поднимаемся все выше и выше. За бортом — минус пятнадцать градусов, но нам нипочем: меховые куртки греют тепло. На альтиметре — пять тысяч пятьсот. Чувствуется недостаток кислорода, клонит ко сну. Гул моторов кажется совсем далеким. Тело наливается свинцовой тяжестью.

Ложимся на курс. Там, далеко на востоке, чуть-чуть алеет заря. Под нами громады белоснежных вершин.

Они серебрятся холодным фосфорическим блеском. Озаренные первыми лучами солнца, хорошо просматриваются огромные купола вершин Эльбруса. Голубовато-розовые шапки с каждой минутой меняют окраску.

Все ближе и ближе цель. Высота — шесть тысяч триста метров. Этого достаточно, чтобы безопасно подойти к цели и сбросить бомбы. Вот они,— впереди по курсу, черные точки альпийского лагеря. На голубоватом снегу стоят несколько палаток и походная метеостанция. Развевается штандарт «эдельвейсов». По нему определяю направление ветра. Спрашиваю у командира, видит ли он цель без моей корректировки.

— Вижу четко,— слышу ответ.— Приготовься!

Внизу спокойно. Враг и не подозревает о грозящей опасности.

Командир визуально выводит самолет. В окуляре прицела снова появляются палатки. На мгновение всплывает до мельчайших подробностей полученный от полкового штурмана урок. Остается совсем немного — нажать на спусковую гашетку.

—Внимание командира!

—Есть! — отвечает пилот.

—Так держать!

—Есть так держать!

Видно, как гитлеровские солдаты выскакивают из палаток, спешат к зенитным установкам. Но поздно.

— Цель!

С силой нажал я на гашетку, и в ту же секунду четыре бомбы оторвались от самолета. В открывшиеся люки хлынули потоки

морозного воздуха. Машину рвануло кверху. Умело справившись с децентровкой, летчик в правой полуспирали отвалил от вершины Эльбруса. Бомбы легли точно в цель. Огромная лавина льда и снега, сорвавшись с отрога, обрушилась на вражеский лагерь и навеки погребла, под собой фашистских захватчиков.

Это произошло 16 августа 1942 года.