

Подари цветы

Приди сегодня к обелиску,
Забудь все важные дела,
Вглядись внимательнее в лица
Девчонок, лётчиков По-2.
Они стоят, обняв пропеллер,
Улыбкой светятся глаза,
По двадцать лет им как и прежде.
Всё так же ждут их небеса.
Но нет, не позовёт ракета
Подруг в очередной полёт,
Не засвистит в расчалках ветер,
Дружок - мотор не запоёт...
Лежат здесь дочери России,
Бессмертьем подвиг завершив.
Им подари цветы живые
И поклонись от всех живых.

Небольшое это стихотворение посвящено двум лётчицам 46-го гвардейского бомбардировочного авиационного Таманского полка Татьяне Макаровой и Вере Велик, Героям Советского Союза, погибшим при выполнении боевого задания на самолёте По-2.

В ночь с 24 на 25 августа 1944 года они бомбили немецкие танки в районе города Замбрув на Польской земле, но немецкий истребитель подстерёг их после выполнения задания. У Веры это был 813-й, а у Татьяны - 628-й боевой вылет.

Самолёт был учебным и уж никак не походил на военный. От вражеских зениток его спасала только ночь. Самолёт — то весь был деревянной конструкции с перкалевой (авиационное полотно) обшивкой. Но как же досаждали немцам эти лёгкие, тихоходные самолёты, которые, «... а я на месте стоя как хочешь попаду» - поётся в песне. С наступлением темноты и до рассвета самолёты «ночных ведьм» (как звали их фашисты) один за другим висели над окопами и блиндажами противника. Эти «рус фанер» не давали солдатам забыться сном, т. к. немецкая пехота постоянно **ждала «гостинца»** от русских «фрау». Представьте себе, что очень хотите спать, а над ухом звенит комар и вы в постоянном беспокойстве, что

он ужалит. Вот, примерно, такими «комарами» были девчата женского полка ночных бомбардировщиков. Не даром же, немецких лётчиков, сбивших беззащитный По-2, награждали Железным Крестом, высшей наградой немецких лётчиков.

Чтобы взять большее количество бомб, лётчики летали без парашютов. Как же они могли **поражать** цели в абсолютной темноте? Для этого существует в авиации штурманская служба, а на каждом самолёте есть штурман, который прокладывает курс самолёта, учитывая при этом время, ветер, скорость самолёта, заметные ориентиры и ещё много-много других условия полёта. При их выполнении, лётчик приводит самолёт к цели. В этот момент штурман сбрасывает бомбы.

Но враг был сильным, умным и хитрым. Он выстраивал лес зениток отлично зная, что любой снаряд может поджечь фюзеляж, плоскости, хвостовое оперение. Очень широко применялись зенитные автоматические скорострельные пушки «**Эрликон**» со светящимися 20-и мм снарядами. Они были начинены фосфором, который при соединении с воздухом горел и не было от него спасения. Ночью очень хорошо видны трассирующие снаряды и пули, которые превращаются в сплошные пунктирные ленты, а чтобы подойти к цели нужно преодолеть этот огненный барьер...

«... Всё ясней дорожки «серпантина»,
Как их много встало на пути!
Но нельзя ни обойти, ни сдвинуть -
Только прямо, только в них идти...»

А если замолкали зенитки, значит в воздухе появлялись вражеские ночные истребители. Прожектора хватали наш тихоходный беззащитный самолёт, а истребитель его расстреливал. В одну из ночей так были сбиты пять По-2, и никто из 10 лётчиц не возвратился на аэродром.

В 20-25 лет боялись ли наши девушки, вылетая, на боевое задание? Представьте на минуту, что вы на дельтаплане попадаете в «букет» праздничного фейерверка. Примерно с такой

интенсивностью били автоматические зенитные установки. Да, видимо, боялись. Это так естественно, ведь страх за свою жизнь свойствен не только человеку, но и неразумному животному. Но тем и отличается человек от животного, что ему дан разум и он может заставить себя преодолеть страх. Для этого, во-первых, каждый военнослужащий принимает Военную Присягу; «...не жалеть крови и самой жизни для достижения полной победы над врагами. Если же по трусости или злему **умыслу** я нарушу эту мою торжественную Присягу, то пусть покарает меня всеобщая ненависть и презрение трудящихся». Присяга обязывала быть **стойким** бойцом. И ещё одно обстоятельство. Человек, конечно, не робот, но когда он занят делом; пилот - вождением самолёта, штурман - соблюдением точности маршрута, это отвлекает от внешней обстановки и сосредотачивает внимание на главном - поражении цели.

Лётчик при получении боевого задания от командира эскадрильи всегда волнуется и волнение это проявляется по разному. Но это только до того момента, пока закрутится «палка» (так лётчики в шутку называют воздушный винт). А дальше - работа, тяжёлая, неприятная, жестокая и злая. Но если бы каждый думал только о своей жизни, вряд ли поднялся в небо самолёт, выскочил из засады танк, поднялся бы из окопа боец. Присяга, долг перед Родиной, личный пример командира являются главной движущей и увлекающей силой в бою.

Мы, мужчины, бесконечно виноваты перед нашими женщинами, воевавшими вместе с нами. Мы виноваты в том, что не сумели без их помощи разгромить врага. Это всегда служит нам укором. Поэтому ещё больше должны мы уважать наших женщин, дающих нам жизнь.

Вам, дорогие девчонки и мальчишки, желаю, чтобы никогда не испытали на себе, что такое война, чтобы никогда не теряли вы в бою своих близких.

Счастья вам!

С праздником Победы, друзья!

12.04.1995

Л.Клобуков
участник ВОВ бывший
авиационный механик

Подковка.

— В авиации должен быть порядок. Запомните это раз и навсегда!

С такими словами обратился к нам, зелёным курсантам авиатехнической школы, старшина роты. «Авиационный порядок», «Порядок как в авиации» и другие слова по этой части мы слышали в дальнейшем не раз из уст командиров всех рангов. По видимому, каждый из нас воспринимал эти наставления по-разному, одни — серьёзно, другие — с усмешкой, относя порядок к опрятно заправленной койке, своевременно подшитому подворотничку и т. д. От частого употребления слова «порядок» оно постепенно становилось абстрактным, теряло своё первоначальное значение, бдительность притуплялась. Тогда и приходило ЧП. Чрезвычайные происшествия встряхивают людей, напоминают о прописных истинах, к сожалению, не всегда хорошо усвоенных исполнителями...

Утро солнечного апрельского дня. По всем признакам война заканчивается. Мы только что перегнали на фронт новые, ещё невиданные никем штурмовики Ил-10 и готовились к Берлинской операции. В самом конце Великой Отечественной войны самолётами-штурмовиками Ил - 10 были оснащены всего два полка - 108-й гвардейский ГПАП и 571 ШАП. Готовились на заводе к перелёту и уже начали перелёт к фронту ещё шесть штурмовых полков, но они из-за весенней раеггутицы не смогли прибыть на фронт до окончания войны. (118 гв.ШАП, 78 гв.ШАП, 809 ШАП, 723 ШАП, 7 гв.ШАП, 132 гв.ШАП. и др.) Отрабатывался взлёт парами для ускорения сбора эскадрильи.

— Товарищ гвардии лейтенант, самолёт к полёту готов, доложил я командиру экипажа гв.лейтенанту Кузнецову.

— Клобуков, я сегодня летать не буду, назначен дежурным по части, а вместо меня полетит гв.мл.лейтенант Добрик.

Надо сказать, что лётчики неохотно передают свой самолёт в другие руки. На этот счёт среди них ходят присказки, в том числе, насчёт жены и бритвы. Не с распростёртыми

объятиями и механик встречает «чужака». Но приказ - есть приказ.

В назначенное время Добрик в паре с лётчиком Малаховым - ведущий — вырулил на старт и приготовился к взлёту. Малахов впереди метров на 20 справа, мой Добрик -слева, почти на самом краю бетонки. В последние секунды перед взлётом, когда двигатель ревёт на максимальных оборотах, а тормоза удерживают самолёт от стремительного разбега навстречу упругому потоку воздуха, вы не найдёте-механика, который бы равнодушно взирал на своё детище. В голове проносятся мысли: всё ли проверил, всё ли исправно, не откажет ли какой -нибудь прибор или агрегат из бесконечного их множества? Нет, спокойного и до конца уверенного в своей .технике механика вы не найдёте. Одни из самых приятных, я бы сказал, очастливых минут у меня были тогда, когда самолёт приземлялся и заруливал на стоянку...

Стартер взмахнул флажком и самолёты сорвались с места. Первые 50 - 70 метров всё было нормально, затем самолёт Добрика стал отклоняться вправо и к моменту взлёта был уже правее Малахова, на самом правом краю взлётной полосы.

Полигон, где производилось бомбометание и стрельбы, находился километрах в 5 - 6 от аэродрома и находящиеся на старте могли наблюдать за действиями лётчиков. Вот шестёрка. Ил-10 вышла на полигон, самолёты встали в круг и с пикирования начали бомбить учебную цель. Но что это? Один из самолётов выходит из круга правым разворотом и идёт на посадку. Мелькнула мысль - мой...

—Товарищ гвардии подполковник, в полёте заклинило руль поворота, первый раз при взлёте, второй - при выходе из пикирования. Бомбы сбросил аварийно — доложил командиру полка Добрик.

Если можно было бы ЧП разделить по степени тяжести, то отказ систем управления самолётом оказался бы самым первым.

— Инженер полка, осмотреть самолёт, механика на гауптвахту крепко выругавшись заключил командир полка.

Разумеется к самолёту меня не допустили, но я стоял недалеко и слушал рассуждения инженера. Страх ответственности я не испытывал, но, как не странно, меня разбирало любопытство - что могло произойти? Зато чувство стыда и позора уже владело мной. Такая неисправность боевого самолёта... Я подвергал смертельному риску двух человек...

А в это время сначала инженер полка, а после него и тучный старший техник эскадрильи, влезали в фюзеляж и ваткой старались определить заёршенность тросов. Потом все, кто был на старте считали своим долгом влезть в кабину и подвигать педали руля поворота. Хотя признаков заедания руля обнаружено не было, самолёт с полётов сняли до выяснения причины.

Добрик сел в кабину, я на плоскость и мы порулили на стоянку, Выключив мотор лётчик всё ещё не вылезал из кабины и всё двигал педали. Видимо он тоже начал сомневаться в неисправности.

Здесь на стоянке звук моторов со старта едва доносился, и только жужжание гироскопов в приборах нарушало тишину. Я стоял на крыле и внимательно следил за движениями педалей. Мне показалось, что на дюралевом полу кабины появились какие - то царапины, а при движении правой ноги угадывался какой - то писк или даже тончайший звончок. Я попросил лётчика повторить движение. Звук повторился. Тогда ещё не поверив в то, что причина найдена, дал команду лётчику.

— Прижмите правую ногу к полу и дайте руль вправо до отказа. Есть? А теперь дайте руль влево.

Педаль сдвинулась на несколько миллиметров и дальше не поддавалась. Отставшая на гвоздиках и сточенная как бритва подковка на каблуке правой ноги врезалась в дюраль пола и не давала возможности повернуть руль влево.

III

Смущённый Добрик вылез из кабины принося мне извинения. А мне они были «до лампочки». Позор за выпуск в полёт неисправного самолёта уже разнесён среди личного состава...

В полку и дивизии этот случай тщательно разобран. Не обошлось без того, чтобы раздать «всем сестрам по серьгам».

На нашем примере научились другие. Особенно хорошо усвоили урок механики. Помогая одеть парашют, они внимательно оглядывали одежду и обувь лётчика; с порядком в авиации шутить нельзя!

Л. Клобуков бывший
авиационный механик самолётов
Ил — 2, Ил — 10.