

ПРЕДИСЛОВИЕ

В заявлении Советского правительства от 5 апреля 1979 года сказано: "Договор о дружбе, союзе и взаимопомощи между СССР и КНР был подписан в то время, когда китайский народ остро нуждался в помощи и поддержке для защиты революционных завоеваний и решения вставших перед ним задач экономического и культурного строительства".

Верный своему интернациональному долгу, добросовестно выполняя обязательства, вытекающие из договора, СССР с самого начала твердо и последовательно выступал в защиту интересов КНР на мировой арене, эффективно помогал молодой народной республике давать отпор попыткам вмешательства в ее дела со стороны империалистических сил.

Советские авиационные соединения, посланные в КНР по ее просьбе, надежно защитили страну от налетов вражеской авиации.

Наличие советско-китайского договора 1950 года сыграло решающую роль и в предотвращении прямой империалистической агрессии против КНР в период войны 1950-1953 годов в Корее, а также во время, так называемого, "тайваньского кризиса" в 1958 году.

О событиях, затронутых в повести, писалось не раз. Возьмем хотя бы два сообщения: первое из книги, выпущенной в 1966 году, "Финал - 3 сентября 1945 года; и второе - "МИГ-15. Легенды и факты" из журнала "Изобретатель и рационализатор" №9 за 1977 год.

Итак, первое — на странице 342 читаем:

"...Стремясь взять реванш за сокрушительное поражение в КИТАЕ, американский империализм поощрил лисынмановскую клику в Южной Корее на провокационное наступление против Корейской Народно-Демократической Республики.

25 июня 1950 года началась война в Корее. Американские правящие круги немедленно бросили свои сухопутные, авиационные и военно-морские силы для поддержки лисынмановцев. И лишь задним числом Совет Безопасности, под грубым давлением американцев, послушным проамериканским большинством прикрыл эту открытую агрессию флагом, Организации Объединенных Наций.

С беспрецедентной жестокостью, с вандализмом средневекового варварства американские империалисты мстили корейскому народу за его стремление к свободе. Тотальные и чудовищные по своей жестокости бомбардировки мирных городов и сел, нападк, бактериологическое оружие, морская блокада, потопление мирных рыболовных судов современными боевыми кораблями — все было использовано для беспощадной войны против мирного населения.

Мир содрогнулся, увидев чудовищный оскал американского разбойника, вышедшего на "большую дорогу".

Но грубой силе были противопоставлены единодушие и героизм корейского народа, на стороне которого были все прогрессивные силы мира...

...Агрессоры были вынуждены пойти на перемирие, подписанное 27 июля 1953 года. Несмотря на колоссальную военную мощь, брошенную в Корею, американскому империализму не удалось добиться военной победы..."

Читаем второе, написанное через десять лет:

"МИГ-15. Легенды и факты". — таков был заголовок статьи М. АРЛАЗОРОВА в вышеупомянутом журнале. Эта статья приковала мое внимание сразу — ведь это была последняя модель истребителя на котором я летал. Достоинства и недостатки его мне хорошо известны, и встреча с прошлым вновь взбудоражила мой мозг. Я обращаю внимание читателя на конец статьи. Для ясности позволю себе поместить здесь эту часть:

"...О достоинствах МИГ-15, о его месте в истории мировой авиации писалось не раз... Родился самолет, который вывел коллектив Микояна на мировую арену."

... Он, писал в журнале "Флаинг ревю" авиационный обозреватель Рой Брейбрук, — должен войти в историю авиации, как удачная конструкция, влияние которой на современные истребители заметно и сейчас...

Выдающиеся высотные характеристики самолета заставили конструкторов Запада пересмотреть тенденции к созданию все более тяжелых истребителей..."

... А через несколько лет о МИГ-15-ом заговорил весь мир. Одна из причин — война в Корее.

Начавшаяся 25 июня 1950 года нападением южнокорейских войск на северян война почти мгновенно перестала быть гражданской. Политический климат того

времени сделал недоброе дело: Совет Безопасности ООН вынес резолюцию – применить санкции против КНДР.

27 июня 1950 года американская авиация и военно-морской флот начали варварские бомбардировки Северной Кореи.

"Сверхкрепости", как гордо называла Америка тяжелые бомбардировщики B-29, утюжили страну. Их прикрывали реактивные истребители P-80 и P-84. Американцы не жалели напалма. Пылали не только военные объекты – горели города, деревни, сопки. Назалось, вся страна окутана густым дымом, пропитана неиссякающими запахом гари.

Железнодорожные перевозки проводились только по ночам. Днем поезда отстаивались в тоннелях. Открытые участки железнодорожных путей рвала, кромсала, жгла американская авиация.

Едва МИГ-15 начали действовать в Корее, произошло неожиданное: B-29 мгновенно потеряли неуязвимость. На Западе МИГ-15 нарекли "корейским сюрпризом..."

...Из книги Ричарда Стокуэлла "Воздушная мощь", Нью-Йорк, 1956.
"Быстрота, с которой русские запустили МИГ-15 в серийное производство, была поистине невероятной, но еще более удивительным является то, что на Западе никто правильно не оценил этот факт... Военные представители западных держав видели их и ни-

сали о них в своих отчетах, но ни на кого эти самолеты не произвели впечатления."

... Из книги

Эдварда Смита "Тактика и стратегия истребителей."
 "Первый воздушный бой между реактивными самолетами имел место в ноябре, когда американские P-80 ("Шутинг стар") преследовали соединение МИГ-15, которые ушли в Манчжурию за реку Ялу. МИГи улетели, затем развернулись над манчжурской территорией против солнца, снова пересекли реку на большой высоте и сбили "Шутинг стар". Американские летчики капитулировали. В результате этой операции стало ясно, что МИГи обладают большей скоростью, чем "Шутинг стар", и могут превосходить их маневренностью".

Заявление начальника штаба ВВС США генерала Ванденберга

"...вследствие большого количества истребителей МИГ-15, господству Организации Объединенных Наций в Корее угрожает серьезная опасность."

Из рассказа академика В.В.Струминского

" После того, как МИГи покорили небо Кореи, американцы выпустили новинку - первый свой реактивный истребитель со стреловидными крыльями F-86 "Сейбр". Делались оба самолета в обстановке большой секретности. Но едва начались сражения в небе, выяснилось, что самолеты эти удивительно похожи, а их данные на редкость близки.

У нашего истребителя было превосходство на вертикальном маневре, американские же летчики пытались

навязать бой горизонтальный, где преимущество имели "Сейбры". Но поскольку вертикальный бой — наступательный, а горизонтальный — оборонительный, превосходство МИГов не оставляло сомнений.

И вот что значит наука! Серьезные исследования разных ученых, разных инженеров, проведенные совершенно независимо друг от друга, привели к чрезвычайно близким результатам."

Итак, битва слагалась из разных сражений: схваток инженеров и ученых в лабораториях и за чертежными досками, поединков непосредственно в воздухе, напряженной охоты американцев за МИГом, а северокорейцев — за "Сейбром"...

В каждой из схваток были свои победы и поражения. Воздушные бои прояснили многое, чего за конструкторским столом и при испытаниях не установишь. Выяснилось, что МИГ подвержен валежке (нарушение управляемости вследствие увеличения скорости полета). Его прицел менее совершенен, чем прицел "Сейбра", но три пушки большой поражающей силы дают МИГам превосходство в вооружении. Когда "Сейбры" достигал практического потолка, МИГ-15 имел в запасе еще три тысячи метров (тактико-технические данные не подтверждают этого и практика тоже). Обстоятельство чрезвычайно существенное в воздушном бою...

Американцы из всех сил пытались восполнить

недостаток вооружения своих истребителей. Как подсчитал журнал "Флаинг ревью", чтобы сбить один МИГ, шести пулеметами "Сейбра" калибра 12,7 миллиметра надо израсходовать 1024 патрона. Что же касается пушек, то они на "Сейбре" появились лишь к концу корейской войны и далеко не на всех его модификациях. По свидетельству того же журнала, пушками удалось сбить всего шесть МИГов.

Большое впечатление произвели также быстрота подготовки оружия МИГов к бою и их исключительная живучесть. Некоторые самолеты возвращались из боя с более чем сотней пробоин. Был даже случай, когда МИГ сел на свой аэродром с перебитыми, почти полностью выведенным из строя управлением.

... Естественно, что секреты его интересовали американцев.

Нельзя сказать, что американцы проявили чересчур большую разборчивость в достижении цели.

Журнал "Флаинг ревью" писал, что над северокорейскими аэродромами разбрасывались листовки, предлагавшие летчику перебежчику, который приведет МИГ-15, 100 000 долларов.

Охота за "Сейбрами" тоже изобиловала разными ситуациями. Один из первых "Сейбров" был сбит и упал в море. За ним, не теряя времени, устремились водолазы, но американская подводная лодка опередила их, увела машину.

Другой подбитый "Сейбр" приземлился у береговой кромки. Летчик вызвал спасателей и поплыл в море. За ним прилетела летающая лодка "Каталина". Зенитчики северокорейцев опустили стволы пушек и принялись палить по американскому самолету. "Каталина", подхватив сбитого летчика, улетела. Пятьсот корейских солдат бросились в море и потащили "Сейбр" на берег...

Такого рода схватки происходили, как это бывает в любой войне, с переменным успехом. Но главный бой МИГ-15 выиграл — американская авиация потеряла превосходство в воздухе.

Иностраные авиационные журналы публиковали интересные признания. Утверждалось, что МИГ-15 превосходит любой американский самолет, сражающийся в Корее, писалось об откомандировании фирмой "Локхид" группы инженеров для изучения сравнительных характеристик советских и американских истребителей непосредственно во фронтовой обстановке..."

— Все это так, но сами МИГ-15 летать, видимо не могли. Ими все же управляли и готовили к полетам люди... дрались на них летчики-истребители, а о них не было сказано ничего в этой ставбе.

Дрались на МИГах также и корейские и китайские летчики, но боевые потери у них, по сравнению с американцами, были почти одинаковы. Но, в большинстве своем, американцы, при встрече с ними, потерь имели меньше. Я попытаюсь раскрыть этот вопрос более подробно в главах повести, а сейчас дополню некоторые технические

стороны двух машин: в сравнении с "Сейбром" фонарь нашей кабины не обеспечивал такого же хорошего обзора, как у "Сейбра". Переплеты и двойное остекление плексигласом сильно ухудшало обзор воздушной сферы самолета МИГ-15. Между двойных стекол часто замерзала влага воздуха, от чего на высоте 7000 метров и выше по сторонам ничего не было видно. Мороз становился союзником врага. К счастью, наши техники быстро нашли выход из положения: перебрали все фонари, усилили герметичность и каждый день продували межстекольное пространство сжатым воздухом через большие силикогелиевые патроны, иногда это делалось после каждого вылета.

Летчик в "Сейбре" сидел высоко, даже видны были его плечи по грудь. Фонарь был одностекольный, без переплетов, намного больше по размеру нашего, а следовательно, условия для обзора у него были гораздо лучше. На нашем двустекольном фонаре играли блики, отражаемые даже от летной куртки, не говоря уже о сильном отражении солнечных зайчиков от всех блестящих хромированных ручек и замков и даже от покрашенных панелей и приборов — зрение от этого очень уставало. На "Сейбрах" все было покрашено серо-зеленой изморозью и не отражало зайчики на фонаре, да и сам фонарь имел форму, не способную отражать в глаза летчика случайные блики.

На "Сейбре" катапультирование можно было производить с обеих ручек сиденья, а не с одной, как у нас — только с правой. Если бы у меня перебило пулей правую руку, мне бы пришлось нажимать на ручку катапультировать левой рукой и изогнуть спину, которая при катапультировании была бы сломана. Противоперегрузочных костюмов у нас не было, а на "Сейбрах" летчики ими пользовались все время.

В бою нам приходилось испытывать довольно длительно большие перегрузки, достигавшие до 8 - 10 крат. На наших машинах отсутствовал форсаж двигателя, как мы выражались "дожог", а это снижало боевые возможности МИГа. На "Сейбрах" форсажом пользовались в бою довольно часто, такой же форсаж появился у них и на F-84 ("тандерджетах"). Тормозные щитки нашей машины были слишком малы, чтобы эффективно их применять в бою для маневра, а у "Сейбра" тормозные щитки были очень большой эффективности, и они ими пользовались довольно часто, даже на пикировании. У "Сейбра" на стреловидном крыле были эффективные предкрылки, которые помогали ему держаться на больших углах атаки при маневре. Мы были лишены этих возможностей, горизонтальный маневр МИГ-15 был слабее. У "Сейбра" картер двигателя был сделан из легкоколющегося материала и от небольшого осколка трескался. Наш двигатель был значительно надежнее и имел большую тягу. Прицел "Сейбра" позволял автоматически вводить дальность до цели, которая определялась при помощи радиодальномера, у нас этого не было. Радиостанция "Сейбра" была 12-канальная и более совершенная. Летчики противника летали в пробковых шлемах, предохраняющих голову от осколков. Нам не хватало перископа заднего вида, а для осмотренности вперед требовалось оптическое увеличение видимости целей и всей передней полусферы. В боях на больших высотах нам приходилось дышать холодным кислородом. Он и так сушит горло, да еще его низкая температура отрицательно влияла на дыхательные пути.

В НЕБЕ СЕВЕРНОЙ КОРЕИ

"... от героев белых боев
не осталось подчас имен..."

...1950 год. Газетные рубрики "кричат" о войне в Корее!
"Страна "утренней свежести" в дыму разрывов напалмовых бомб!"
"Черные тени американских бомбардировщиков, так называемых,
"летающих крепостей", закрыли солнце над Пхеньяном!"
"3500 американских бомбардировщиков первой линии готовы к
вылету!"

х х х

Дальний Восток в напряженном ожидании:

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

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

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

Погрузив в эшелоны боевую технику со всеми имевшимися тогда

в наличии средствами обеспечения, мы двинулись на Восток!...

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

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

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

... Кто она, военного жена?
 В мирной жизни, я сказал бы, — Маршал!
 Пусть ей честь не отдадут пока,
 Пусть ей не положены погоны,
 Службу как положено несут,
 Верные и любящие жены.

Надо быть военного женой,
 Боевой подругой, не обузой,
 Пусть не видимый подвиг, но большой —
 Так служить Советскому Союзу!...

О роли дружной семьи в летном деле хорошо понимали наши командиры. И не случайно, Иван Никитович Кожедуб и новый начальник

политотдела нашей дивизии Николай Васильевич Петухов собрали жен убывающих товарищей и провели с ними беседу: успокоили и обнадежили их, поставив перед ними определенные задачи...

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

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

Промелькнула станция Малые Вяземы – с этим названием была связана моя летная судьба. Здесь до войны я впервые поднялся в небо с аэродрома метростроевского аэроклуба, который дал путевку в большую жизнь многим моим товарищам.

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

Летчики-инструкторы и командиры постарались расширить наш кругозор в познании авиационных наук и воспитали наши характеры... Сильнее потянуло к книгам о небе, бескрайнем голубом просторе. Любимыми героями стали люди авиации с их смелостью и мужеством, их открытым сердцем, честностью, мужской твердостью и добротой.

Мне запомнились тогда слова Валерия Павловича Чкалова — "Летчик — это концентрированная воля, характер, умение идти на риск..." Они мне стали летным компасом жизни.

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

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

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

По настроению ребят чувствовалось, что война для нас еще не кончилась в победном сорок пятом. Мысль о будущих схватках с про-

тивником уже прочно вошла в наше сознание, а это сильно сближало нас для решения общей интернациональной задачи.

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

Как-то на учебно-тренировочном самолете он проводил проверку моей техники пилотирования в сложных метеоусловиях. Предстояло выполнить пилотаж в зоне на малой высоте в облаках. Мне захотелось выполнить его как можно лучше, короче говоря, немного "хвастнуть" перед знаменитостью. И я, в нарушение инструкции, выполнил виражи-восьмерки с креном в 60 вместо положенных 30 градусов. Получилось просто здорово, как я оценил сам. Самолет вошел в свою же струю всклокоченного воздуха, оставленную после левого, а затем правого виражей. Слышу по переговорному устройству бархатный басок: "Какой крен держать надо! Повторите восьмерку." Пришлось повторить. Правда, виражи получились опять хорошие, но уже с заданным креном. Остальные фигуры я выполнил без отклонения от нормы.

После полета Иван Никитович строго предупредил меня, что так делать нельзя, особенно на низкой высоте и пообещал снизить оцен-

ку полета. Но, потом видя, что я искренне раскаивался в содеянном, а это было видно по моему смущенному лицу, он этого не сделал.

Этот урок оставил след в моем сознании на всю летную жизнь. И никогда больше не поддавался соблазну нарушить установленные нормативы при при-полетах в сложных метеоусловиях ни днем ни ночью.

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

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

Лес... В любое время года он по-своему ласкал глаза своим целомудренным великолепием: был задумчиво суровый, с тяжелыми

от снега лапами ветвей – зимой, стоял в кружеве подвенечного платья девушки – весной, укутанный свежим утренним туманом, а в многообразии осенних красок, сменивших летнюю прелесть зелени, вообще был неповторим. Мы часто, находясь на боевом дежурстве, слушали его разговор с ветром... Лес оставался для нас загадочной природы – так нам хотелось.

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

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

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

В Иркутске нас "побаловали банькой". Баня была огромная. Говорили, что еще Петр I построил. Её стены видели многие поко-

ления русских людей. Здесь мылись революционеры, идущие по этапу на каторгу, и сибирские дивизии, едущие на фронт, а теперь и нам была предоставлена эта возможность. После бани посвежевшие и с приподнятым настроением мы двинулись дальше.

Вскоре показался Байкал — все прильнули к окнам. Нас заворожило это величественное творение природы, удивила сила рук человеческих, воплотившая разум народа в тоннелях, рельсах и мостах — этой огромной транссибирской магистрали. Немногие из нас были в этих суровых краях, о которых мы слышали только в песнях, и вот теперь они перед глазами.

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

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

М А Н Ъ Ч Ж У Р И Я

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

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

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

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

— Кто такие? Далеко ли путь лежит?

Закурил, посетовал на жите-бытие, на трудности жизни и так далее. Ребята отвечали уклончиво, и он не смог ничего нужного для себя узнать, ушел в будку стрелочника. В осанке его чувствовалась военная выправка казака да и пышные усы выдавали его прошлое.

Поезд подходил к какому-то крупному железнодорожному узлу. Пошла сильно развитая железнодорожная сеть. Большие пакгаузы, огороженные тремя рядами колючей проволоки, с изоляторами на среднем ряду, видимо, по этому ряду пропускали ток. Эти обычные "технические усовершенствования" японцев попадались потом нам на каждом шагу. На вокзальном здании было написано "Харбин". Вот он — Харбин, логово белоэмиграции в Китае. В то время, как нас информировали, в городе насчитывалось их более 30 тысяч че-

ловек. Харбин, начавший свое существование с палаток и наспешсколоченных барачных рабочих и инженеров, строящих Китайско-Восточную железную дорогу, которую царское правительство, в свое время, по договору с Китаем прокладывало на маньчжурской земле, превратился в крупный город.

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

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

Наш эшелон остановился в дунфине, и мы, засидевшиеся в вагонах, быстро их освободили. Разместились на аэродроме, который был построен за два месяца со всеми капитальными постройками для служб обеспечения и жилья для личного состава и даже с клубом, что для нас было очень и очень любопытно. Бетонированная полоса

с рулежными дорожками и капонирами (укрытиями для самолетов), выложенными из джутовых мешков с землей, говорили о серьезности стройки. Двух-трехкомнатные домики летно-технического состава были из кирпича и отштукатурены снаружи и внутри. Только отапливались они печками. Внутри имелись нары, покрытые матрацами с подушками, наполненными зерном; говорили, что это зерно чумызы. Мы спали на нарах по-двое. Я разделял топчан с замполитом эскадрильи Василием Ларионовым, который на досуге очень любил слушать песню "дороги". Мы все любили эту песню и поэтому по вечерам заводили патефон, который разносил мелодию по коридору...

Эх, дороги, пыль да туман,

Холода, тревоги да степной бурьян...

Знать не можешь доли своей

Может крылья сложишь посреди степей...

Эта песня уводила мысли куда-то далеко-далеко... В эти вечера отдыха все звало на размышление, как-то своеобразно настроивало струны души. Некоторым это напоминало землянки военного времени. Бори Бокач и Саша Литвинюк вспоминали их на Крайнем Севере, другие - на юге...

Постельным бельем нас здесь снабдили; а вот с нательным было хуже: некому было стирать. Попытались обратиться к местному населению, но оно было плохо знакомо с мылом, и после первой неудачной стирки, пришлось стиркой заниматься самим. Достали тазы, накипятили воды, и тут нас постигла неудача. В этой местности вода при кипячении становилась красной, выпадали какие-то хлопья, и даже выстиранные в ней носовые платки приобретали светло-коричневый цвет. Но ребята у нас в эскадрилье были наб-

людательные и очень изобретательные. друзья — весельчак, оптимист Николай Вермин и неразговорчивый, но мягкий и душевный Саша Литвинюк, привлекавшие меня своей бескомпромиссной честностью, — установили, что, если воду не доводить до кипячения, а просто подогреть до температуры чуть выше температуры тела, то она остается относительно прозрачной, и белье мы свое все же постирали, передав опыт другим.

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

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

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

Американцы, в то время, чувствовали себя хозяевами положения

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

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

Теория трудности атак реактивных истребителей долго вынашивалась нашими теоретиками и раньше, и вот они нашли ее подтверждение именно в этой обстановке, на корейском участке фронта, когда американцам не надо было вести массовых боев за превосходство в воздухе. Они его и так имели, хотя бы в безнаказанности своих действий. Эта теория наложила отпечаток и на нашу технику. Наши самолеты МиГ-15 не имели бронеспинков и броненалокотников, которые так много спасли от ранений летчиков времен Отечественной войны. Пришлось вызывать заводские бригады для установки бронеспинков на

самолеты, когда бои приняли настоящий массовый характер боев похожих на бои Отечественной войны. Нам пришлось в эту надуманную теорию немедленно вносить поправки. В бою, в основном, использовался вертикальный маневр, но и не исключалась у нас и горизонтальная плоскость. Все зависело от условий, места и времени. Внутри боя сохранились все те же параметры и элементы боев времен Отечественной войны. С земли наблюдать такой бой реактивных самолетов, конечно, трудно, а порой и невозможно. Он захватывает большое воздушное пространство и по высоте и в глубину. Но внутри боя, между самолетами параметры остались те же: преимущество в скорости, в маневре, прицельном огне и выдержке летчика, умноженной грамотное ведение боя, смекалку и индивидуальное мастерство во владении техникой на всех высотах, доступных самолету. Современный истребитель несет на себе мощное вооружение, и оно должно быть использовано максимально и ведущим и ведомым. А это можно сделать только при умелом взаимодействии в паре. Ведомый за ведущим не должен следовать слепо и повторять все его маневры, идя в плотном строю, как часто поступали ведомые американских пар, для создания видимости большого количества своих самолетов в воздухе. В ведомые они, видимо, выделяли слабо подготовленных летчиков, поэтому очень часто были случаи "жертвенного" сохранения места в плотном строю пары. Ведешь огонь по такому ведомому, а он боится куда-либо уклониться — идет близко от своего ведущего и слепо повторяет все его маневры. Среди американских пар хорошо маневрировало только небольшое количество, видимо бывших немцев. Особенно хорошо у них получалось маневрирование при атаке наших самолетов сзади. Они ходили "змейкой", плавно меняя положение относительно

друг друга и цели. Часто наши бои разворачивались не совсем так, а иногда и совсем не так, как разрабатывались в классах тактики. И тогда поистине бесценны становились отвага, преданность, инициатива каждого командира и летчика.

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

Питались мы в столовой городка. Первые дни пищу нам готовили китайские повара. Обед у них состоял из 7-8 блюд, но всего было понемногу. Готовили они очень вкусно, на столах было множество различных приправ. Но порции были настолько малы, что после обеда ощущался небольшой голод и хотелось чего-нибудь еще перекусить. К примеру, порционное блюдо из жареной картошки состояло из пяти штук закорюченных поджаренных ломтиков картофеля и все. И так каждое блюдо — приготовлено вкусно, но мало по количеству. Курятина была темно-синяя, причину этого мы установили через несколько дней, когда однажды, выходя из столовой, увидели, как привезли живых кур, связанных за ноги по нескольку штук. Связки эти бро-

сали под большие кованые колеса телеги. Телега двигалась и давила кур своими колесами. Это зрелище было для нас дико, так вот почему курятина имела странный цвет — кур не резали. Таким же способом китайцы раправлялись и со свиньями. Часто из поселка расположенного рядом с нашим гарнизоном, слышались истошные "крики" свиней, этот визг неприятно было слушать. Мы попросили узнать в чем дело? Оказалось, что китайцы забивали свиней палками: дубасили их до тех пор, пока свиньи не выпускали дух. Китайцы говорили, что таким способом они выбивали из свиней "злого духа". Это длилось довольно долго, почти все светлое время дня. Якомандование, видя наше неудовлетворение питанием, поставило для приготовления пищи наших поваров. Обед стал обычным — из трех блюд и по хорошим порциям. Китайские повара с испугом смотрели на наши порции, которые мы свободно поедали. Они с удивлением качали головами и цокали языками. Конечно, они не представляли, что чтобы летать на реактивных самолетах, а тем более вести бои, нужна калорийная пища, а иначе не выдержишь перегрузок.

На этом аэродроме мы переучивали корейцев летать на МИГах, учили их вести воздушные бои. Для этой цели была выделена специальная группа летчиков-инструкторов. В нее вошли Федя Яковлев, Петя Зыков, Петя Милаушкин, Вердыш. Руководил этой группой командир полка Вишняков. Как-то он рассказал нам о трудностях, с которыми шло обучение. Не все корейцы стремились вылететь самостоятельно и научиться вести воздушные бои. Были случаи, когда он, проверяя их на предмет разрешения на самостоятельный вылет, сталкивался с грубейшими "ошибками" обучающихся при посадке. Некоторые курсанты специально выполняли при

посадке низкое выравнивание и почти "лезли в землю". Один полет два, три... и все одно и то же. Ему приходилось все время вмешиваться в управление с задней кабины учебного МИГ, где он сидел. Наконец, ему надоели такие упражнения с одним из проверяемых, и он заставил себя не трогать управление во второй кабине, где он находился. Он решил: "Ну что ж, разобьемся, так разобьемся вместе, но дальше продолжаться этот обман не должен". И что же получилось? А получилось то, что он и ожидал, корейский летчик прекрасно видел землю и в самый критический момент вывел машину у самой земли и посадил ее — не захотел стать прахом. Вишняков тут же вылез из кабины и через переводчика приказал "курсанту" взять боевой самолет и сделать два самостоятельных полета. Кореец удивленно вскинул брови, покраснел, а потом отправился к самолету и сделал два отличных полета. Видимо понял, что его трюкчество разоблачили.

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

время для нас это было очень интересное зрелище.

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

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

Китайцы, в угоду некоторым влиятельным кругам, делали даже инсценировки нападения наших военнослужащих на женщин, прямо на улице фотографировали и помещали в печать фотоснимки, как женщина отбивается от советского военнослужащего. Так было с одним капитаном из советников, который шел с одной гражданкой по улице и мирно беседовал. Дойдя до определенного места эта женщина вдруг, ни с того ни с сего, размахивается сумочкой и бьет его по лицу, а в это время их фотографируют из-за угла,

и этот снимок попадает в печать с соответствующей надписью. Немного раньше до нашего прибытия была разоблачена группа, действовавшая в одном из учебных центров по подготовке летчиков к полетам на реактивной технике.

За приборную доску кабины Як-17 диверсанты подкладывали две большие слотворные таблетки, и, когда они обдувались воздухом, то испарялись, летчик в полете засыпал, вдыхая этот воздух, и разбивался. Эти частые случаи гибели курсантов прививали неуверенность и страх перед Советской реактивной техникой, вызывали сомнение в ее техническом совершенстве. В свое время в Китае было много разведок, и почти каждая империалистическая страна имела там своих резидентов с соответствующими кадрами и явочными квартирами. А после революции эти разведки соединились вместе под общим американским контролем.

Нас предупредили также, что при поездках в командировки одиночно или небольшими группами, надо не терять бдительности и не поддаваться на провокации. А провокации могли быть на каждом шагу, особенно в центральных районах Китая.

Когда обучали техсостав, состоящий из корейцев, для обслуживания реактивных истребителей в Дунфэне, и китайцы узнали об этом, то они отказались их кормить. Видимо, давняя вражда давала себя знать. Ведь когда-то Маньчжурия была оккупирована Японией. Наместниками над китайцами японцы ставили корейцев, а сами, как "великая раса", разбирали конфликты между местным населением и корейской администрацией. Так у них решался национальный вопрос.

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

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

Удивительная штука — военный аэродром ночью. Все это, что днем кажется привычным, естественным и нестоящим внимания, ночью приобретает какой-то совсем иной таинственный и загадочный смысл. Луч прожектора временами освещает посадочную полосу. Стоянка самолетов угадывается только по верхней кромке силуэтов машин, и то если небо чистое. Взлетает ракета. И, несмотря на всю таинственность ночи, аэродром работает спокойно и привычно, никакой суеты, все организовано, четко. Этот неповторимый в жизни ритм сплачивает людей в единый целый организм, который размеренно дышит и уверенно работает. Здесь мы продолжали боевое дежурство и числились во втором эшелоне у частей, ведущих

бсевые действия в корейском небе. В свободное от дежурства время занимались боевой учебой на земле и в воздухе.

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

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

... .. Жили мы в Аньшане не на аэродроме, а в специальном военном городке, сделанном в свое время японцами, в двухэтаж-

ных домах с удобствами, даже с шикарными ворсистыми коврами, на бетонном полу, которые нельзя было трогать; из-за их ветхости они рассыпались. Эти ковры никогда не выбивались от пыли, а ее там было предостаточно. Мы хотели их выбить, но потом бросили эту затею, так как целиком их нельзя было поднять с пола.

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

Приближался день Советской Армии, 23 февраля 1951 года. Намечалось в этот день провести торжественную часть после праздничного ужина с демонстрацией кинофильма, которые мы дав-

но не видели. Ужин у нас задержался на два часа, по причине срочного приготовления другой пищи. Нам потом сообщили, что приготовленный праздничный ужин был отравлен группой диверсантов, руководил которой китаец, вывозивший на лошади отходы столовой за территорию городка. да, удар по летному и техническому составу дивизии был рассчитан точно. диверсанты могут сделать больше потерь в личном составе, чем бывает потери в открытом бою с противником. Это еще и еще раз подтверждает, что пищеблок воинских частей должен особо охраняться и контролироваться. Мне вспомнился случай во время войны, когда были отравлены 600 человек курсантов Армавирского училища, которые надолго были выведены из строя. много было тяжелых случаев отравления, но, благодаря медицине, смертных случаев не было. Как видите, эти методы не новые, но при потере бдительности они действуют четко и с большим эффектом. Нас эта участь миновала, так как не была потеряна бдительность у наших товарищей. Так же был раскрыт заговор по взрыву городка, заранее заминированного, с подставкой смертника, который должен был включить рубильник взрыва и сам погибнуть.

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

Люди в тех местах все ходили в брках и куртках, не зависимо от пола. Костюмы были хлопчатобумажные, черного или темно-

синего цвета. Мы, на первых порах, даже с трудом различали по одежде: идет это женщина или мужчина. Но потом освоились — у женщин была более мягкая походка, в ней улавливалось что-то кошачье, восточное. Большинство женщин ходили в деревянных туфлях.

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

В Аньшане мы задержались не надолго. Американцы усилили боевые действия в воздухе вновь прибывшими группами на "Сейбрах" F-86. Наше командование оперативной группой войск решило направить нашу дивизию в бой. С началом апреля мы вылетели на корейскую границу и сходу вступили в бой. Некоторые наши группы даже без посадки на аэродроме Мяу-Гоу, встретились с авиацией противника. Это было немного неожиданно для нас. Один из наших летчиков даже атаковал американского разведчика B-45 (четырехтурбинный реактивный самолет) его турбины были попарно подвешаны на двух пилонах под крыльями), не перезарядил оружия, то есть действовал как в учебном бою. "Отстрелял" по нему из фотопулеметов, пленка была хорошего качества, но "цель" ушла — не стала ждать, пока по ней ударят из пушек. Еще не приобрели мы привычки сбивать противника в мирные дни. Надо было преодолеть этот психологический барьер. И мы его скоро преодолели. Первый погибший наш летчик, Борис Образцов, раненный в живот,

однако, сумевший посадить машину в поле, переломил наше сознание. В дальнейшем не было боя, чтобы мы не возвращались с победой. Помогли нам в этом замполиты полков докучаев и Сибиркин, которые сумели вселить в наши души ненависть к противнику. И.Н.Кожедуб приказал командирам полков самим водить людей в бой, а не отсиживаясь на КП. Были сделаны оргвыводы по кадровым вопросам. Кожедуб предупредил некоторых товарищей, любителей держаться в стороне от боя. И все пошло нормально. Люди поверили в свои силы. Один из командиров полков Е.Г.Пепеляев получил по окончании работы звание Героя Советского Союза. На должность второго командира полка вступил Вишняков, который тоже был представлен к званию Героя, но оно не состоялось по непонятным для нас причинам.

... Итак, после посадки на аэродроме, вечером нас пригласили на разбор летного дня к летчикам полка, который базировался здесь последний день, а на завтра должен был рано утром улететь в Аньшань на наше место. В этот день американцам удалось повредить ферму единственного железнодорожного моста через реку Иллуцзян, по которому шло снабжение корейских войск и китайских добровольцев, находящихся на фронте и на охране корейского побережья. Охранять его было необходимо, потому, что американцы могли опять высадиться, в тыл, как было под Сеулом. Все корейские прибрежные острова выше 38 параллели находились под контролем американцев, где у них были гарнизоны, охраняемые флотом, со средствами обеспечения деятельности американской авиации. Ферму моста за ночь восстановили, используя подручный материал. При разборе работы за день, командующий оперативной группой войск С.А.Красовский сдержанно-требовательно пред-

ложил сделать доклады ведущих групп об их действиях и объяснить, почему были допущены американцы в мосту? И слышал об этом человеке очень много хорошего еще с начала Отечественной войны, когда он был помощником командующего Северо-Кавказского военного округа. Красовский приезжал к нам в училище и с начальником училища К.И.Шубиным разрабатывал вопросы организации ПВО Армавирского оперативного района. И вот он перед нами, приземистый крепыш с усами, скрывающими доброту улыбки душевного человека, с лицом, умудренным опытом руководства большими авиационными соединениями. Мне понравилась его манера вести разбор: "Кто желает выступить! - спрашивает он. Молчание. Тогда он говорит: "Выступить добровольно обязательно такому-то, такому-то и такому-то"...

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

"...На всю оставшуюся жизнь,
нам хватит подвигов и славы..."

Б О И В Н Е Б Е К О Р Е И

Американское командование, в дни нашего прибытия, бросило на этот театр военных действий большие соединения новейших современных реактивных истребителей типа "Сейбр" Ф-86, модификации которых в процессе боев менялись довольно часто. Они были брошены в дополнение к "Шутинг старам" Ф-30, "Тандерджетам" Ф-84, "Летающим крепостям" В-50 и В-29, "Глостер метеорам" и другим типам самолетов, базирующихся на этот театр военных действий. Американцы имели около 4000 самолетов в этом районе (на время боев в Корее они потеряли до 2500 самолетов). Мы в тот момент располагали одной облегченной дивизией реактивных истребителей МИГ-15 двухполкового состава, а в эскадрилье всего было по 3 самолетов. Так что не густо. А задачи стояли большие:

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

Запасные аэродромы были на Ляодунском полуострове, где базировались авиационные дивизии, прикрывающие Порт-Артур с прилегающими береговыми районами полуострова и морскими рубежами нашего флота. В глубине Кореи аэродромы только строились. Когда они были готовы, и мы после боя должны были сесть на них,

американцы ночью разбили все взлетные полосы специальными бетонобойными бомбами, хотя строительство велось со всеми возможными средствами маскировки, даже бетонные полосы покрывались дерном из травяного покрова — разведка у них работала четко. Ежемесячно они выбрасывали в Корею большое количество диверсантов с различными заданиями, вплоть до захвата кого-нибудь из русских для доказательства, что они здесь есть. Разведчики американской стороны были оснащены первоклассной техникой передачи информации, даже могли маскировать радиоаппаратуру под водой рисовых полей. Стоит такой "работник" и собирает рис, к нему не придерешься, а когда обстановка позволяет, он ведет передачу с передатчика, утопленного в воде. Ночью работало много очень различных мигалок, указывающих цели для бомбометания. Наши спецслужбы никак не могли обнаружить радиостанцию, которая передавала сведения о нашем вылете, вплоть до бортовых номеров наших самолетов. Наземная обстановка в Корее, конечно, была сложной. На дорогах ездить было опасно, особенно в ночное время бывали засады, и довольно крупных размеров.

Первые два месяца мы вылетали на любое количество самолетов противника эскадрильями (восьмерками), и часто неполного состава, то есть шестерками. Иногда вылетали полками, но каждая эскадрилья завязывала бой, который разбивался на пары из-за тройного, как минимум, преимущества по численности с американской стороны. Американские летчики имели возможность свободного выхода из боя, в безопасную для них зону над морем, куда нам ходить было категорически запрещено. Запрещалось нам летать и за Пхеньян, но в азарте боя это не всегда было выполнимо. В то вре-

мя у нас каждый вылет сопровождался групповым воздушным боем. И эти бои продолжались до конца нашей работы, не переставая.

Немаловажное значение в воздушных боях имеет солнце, как маскирующий признак, а оно было все время на стороне моря, где группировался противник. Вдобавок, самолеты противника были выкрашены в соответствующий маскирующий цвет. Наши самолеты блестяли на солнце и отражали солнечные зайчики на большое расстояние. Условия нашего базирования, с тактической стороны, были очень невыгодны нам во всех отношениях. Нам противник предлагал, как только хотел, воздушную обстановку, а сами мы предложить ему что-либо не могли. К примеру, гнать противника прямо до их аэродромов под Сеулом, да и блокировать их аэродром тоже не могли. Они же пытались это сделать, но мы их быстро отучили, сбив несколько "Сейбров" вблизи нашей точки. Видели мы их хорошо на всех высотах в том воздушном пространстве, которое нам отвело командование. Так что мы не унывали. Американцы прощупывали наши силы и возможности: на следующий день после нашего перебазирования нам пришлось встретиться с "Сейбрами" над мостами. Как мы определяли с воздуха, к железнодорожному мосту был пристроен узкий мост для автотранспорта, с пропуском машин в одном направлении. Была в тот день многоярусная облачность, с нижним ярусом около 2000 метров. Противник выскакивал под облака и на большой скорости прочесывал район боя, после чего, сразу же, нырял обратно в облачность. Нашей группе было приказано прикрыть мосты и никого туда не допускать! В облака не входить! С истребителями в бой не вступать! Американцы, зная тактико-технические возможности наших локаторов типа "Ц-3", подходили в район моста четверками в плотном строю, имитируя

полет бомбардировщиков, по скорости и боевому порядку. Наши локаторы так и фиксировали это. Поэтому И.Н.Кожедуб приказал в бой с истребителями не вступать, а ждать бомбардировщиков. Но их не было. Была отдана команда: "Все к мосту!" Мы рассыпались в районе моста по парам и носились роем. В первых вылетах, при маневре, пары рассыпались. Видимо, неправильно распределяли внимание летчики: сознавая сложность полета, в котором могут тебя сбить. Невольно большое внимание уделялось внешней осмотрительности, а контроль за маневром ведущего ослабевал.

В этом бою, я, все-таки увидел пару "Сейберов" выскочивших из облаков. Направил свой истребитель на них, но они нырнули опять в облачность. В этот раз я больше противника не видел, но по командам с земли и между самолетами, доносившимися в наушниках шлемофона понял, что кое-кто даже стрелял по "Сейбрам". Саня Литвинюк даже хорошо различил окраску - они были окрашены в грязно-зеленый цвет и с белыми полосами на плоскостях у фюзеляжа. При разборе этого вылета И.Н.Кожедуб опросил всех, кто видел противника. Видели его большинство летчиков, тогда он сказал: "Будем считать, что вы обстрелялись". Нам было указано на недопустимость полетов-одиночек. Одиночкам надо пристраиваться друг к другу, если потеряли ведущего или ведомого и составить новую пару. Пара должна быть неделимой. Действия внутри пары должны дополнять друг друга при атаке, усиливая в несколько раз ее эффективность - в этом взаимопонимании и смекалке - вся суть работы пары. Ведущим и ведомым пришлось сделать соответствующие выводы. При резком маневрировании в группе очень трудно держаться ведомым в строю, когда у всех двигатели рабо-

тают на максимуме, а тем более если допустишь небольшой зевок в маневре. Двигатели ВК-1 были у нас хорошие: на максимуме работали почти весь полет, и чем больше работали, тем лучше тянули! Даже иногда по восемь лопаток турбин выбивало пулями, а двигатель работал и хорошо тянул: так было у Г.И.Геся, который нормально провел бой и, только на выравнивании при посадке почувствовал, что двигатель заклинило. Итак, запаздывание с упредительным маневром по ведущему приводит мгновенно к увеличению дистанции и интервала. Для сохранения своего места в строю приходилось совершать небольшой маневр по высоте для набора скорости, а потом становиться на свое место.

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

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

справа или слева, а цель уже ушла.

Во второй половине дня, 6 апреля была поднята в воздух эскадрилья Бориса Бокача в составе восьми самолетов. В этой группе находился и я. В воздухе по радио получили задание: встретить группу истребителей противника, идущих с моря, и завязать бой. Встреча произошла на береговой черте на встречных курсах. Первая восьмерка "Сейбров" прошла, не меняя курса, а две четверки, идущие выше нас, полупереворотами хотели взять нас в "клещи" и зайти нам в хвост. Мы сразу пошли на горку и рассыпались веером пар в разные стороны — пошел вертикальный бой. В этот момент была замечена на подходе еще одна группа п противника, о чем было доложено на КП. С аэродрома на помощь нам была поднята эскадрилья Шеломонова, которая гнала убегающего противника до самого Цхеньяна. И со своим ведомым, Геннадием Локтевым, дрался с четверкой "Сейбров" — уцепился в хвост одной паре и со страшными перегрузками гонялся за ней, пытаясь на выходе из пикирования в нижней точке поразить ведомого этой пары. Автоматика прицела не работала на таких перегрузках. Приходилось брать цель по визиру и корректировать прицеливание трассой снарядов, вынося точку прицеливания по противнику так, что носом своего самолета закрывал цель. Снаряды все время проходили между носом самолета противника и его левой плоскостью. Стрелял я из двух пушек 23-миллиметрового калибра. Для большего рассеивания приходилось немного раскачивать нос истребителя ножным управлением для более полного накрытия цели трассой снарядов. Самолет противника покачивался от разрывов снарядов, но продолжал полет. Впоследствии пленные американские летчики сообщили, что некоторые "Сейбры" привозили до девяти пробоин от

23-миллиметровых пушек и спокойно садились на свой аэродром, если снаряды не попадали в жизненно важные части самолета.

Другая пара "Сейбров" этой четверки на пересекающихся курсах вела огонь по мне. Мимо меня летели сизые огоньки трассирующих пуль. В меня не попадали, но моему ведомому Геннадию Локтеву, пробили плоскость. Не выдержав этой карусели, "Сейбры" резким маневром вправо, немного не доходя верхней точки левой косой полупетли, на малой скорости вышли из под моего огня. Во рту у меня пересохло, лицо пылало, левая рука почему-то нажимала кнопку передатчика, внутри всего лихорадило. И немного успокоился от недавней схватки и увидел впереди себя восьмерку "Сейбров", следовавшую курсом на наш аэродром. Осмотрелся, ведомого рядом, почему-то, не было. Он, оказывается, оторвался от меня на одной из косых петель. Я погнался за шедшей впереди восьмеркой. Справа от меня вел бой своей парой Саня Литвинюк, слева тоже шла карусель боя, там была пара Бориса Бокача. Мое сближение с восьмеркой "Сейбров" было медленным. Вот и дистанция открытия огня. И выключил автоматику прицела и вынес прицельную точку выше цели на зрительную величину фюзеляжа противника, потому что цель удалялась, а при стрельбе из пушек мой самолет теряет скорость. И дал длинную очередь из пушек левого борта по ведущему этой восьмерки. Трасса пошла к цели и замкнулась на ней. Самолет противника качнулся: на левой плоскости произошел какой-то белый выброс, похожий на взрыв, и за ним потянулся легкий туманный след. С левым креном противник буквально нырнул под свой строй и с большим снижением пошел в сторону моря к береговой черте. Остальные "Сейбры" этой группы бросились за ним. Ну, думаю, попал прямо в их командира. Потом нам

сообщили, что за Икхеньяном сел на живот "Сейбр", пилотируемый майором Билли Кроном, который по происхождению был немец. У него не хватило горючего дотянуть до Сувона, где они базировались, из-за повреждения баков с горючим моей пушечной очередью. Он был взят в плен. Этот "Сейбр" разобрали и на двух машинах везли к нам, но американская авиация машины эти разбомбила. Американцы боялись, что их новейшая техника попадет к нам в руки.

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

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

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

После воздушных боев, в первых числах апреля, американцы начали массированные активные действия на всю глубину воздушного пространства Северной Кореи. В ход были пущены все виды и типы авиации. Нам приходилось вылетать по несколько раз в день и вести бои шестерками и восьмерками с любым количеством самолетов противника на всех высотах.

Как говорят поэты: "...в бой мы шли не ради славы, а ради жизни на земле..."

Как-то Г.И.Гесь из гвардейского полка привез на своем МИГе осколки американского поршневого истребителя — двойного "Мус-

танга", который взорвался в воздухе от снарядов, выпущенных им. Вообще-то это было любопытное для нас зрелище в те первые дни боев. Но этот случай предостерегал нас, что стрельба с близкой дистанции из всех пушек для реактивного истребителя не безопасна. Можно взорвавшимся самолетом противника повредить свой.

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

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

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

Начальники штабов тоже приобретали опыт работы, как говорится, на "ходу", правда, Токарев знал хорошо свою работу и раньше. Вообще, все учились работать в новой боевой обстановке и по-новому. Мелкие бои, которые состояли из одной-двух атак даже не описывались и не фиксировались, если не было свитых самолетов с подтверждением с земли. Они проходили как само собой разумеющиеся; как обычный рядовой вылет.

Однажды, после 6 апреля, вылетели мы по тревоге парами для прикрытия моста. Радиолокационные станции определили группу противника, которая шла в наш район. Была многоярусная облачность, нижний слой облачности был слегка разорван. И парой выскочил в район моста между первым и вторым слоем облаков, считая от земли, но противника не обнаружил. Слышу, Иван Никитович наводит нашу пару на пару или четверку Ф-80 "Шутинг старов". Завязался бой. Мне не видно где, но чувствую, что где-то недалеко от меня. Смотрю во все глаза - кругом облачная пелена, горизонта и противника не видно. Слышу ведущий нашей пары просит кого-нибудь прислать помощь ему, а я его не вижу. Мой ведомый А.П. передает мне по радиосвязи: "Вон, они! Вон!" Я его спрашиваю: "Где? Дай ориентиры." Молчание. Потом опять: "Вон они, вон!" А я их не вижу. Говорю ему: "Выйди вперед и укажи цель." Вышел, но не показывает... Ну, думаю, что же это такое?

Розыгрыш что ли, или так, выхваляется мой ведомый, хочет чтобы его по радио слышали на КП... Бой кончился благополучно, но на душе было пасмурно, в чем же дело? Ну и задал же он мне загадку. И не вижу! а он видит, но не хочет показать, где противник. Вот это вопрос! А противник, оказывается, был под первым ярусом облачности, как потом выяснилось.

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

Раннее утро 12 апреля 1951 года. Мы на аэродроме. Технический состав еще задолго до нашего прибытия опробовал двигатели и подготовил самолеты к боевым вылетам. Надо отдать должное этим труженникам авиации. Федор Михайлович Кругляков и Виктор Иванович Казанцев, инженеры авиационных полков, всегда направляли технический состав на содержание боевой техники в образцовом порядке. Техников самолетов в этом не приходилось уговаривать. Они видели, как их командиры экипажей-летчики тоже выматывались за день, да и риск жизни у них был на пределе. Я, например, доверял своему технику самолета - Анатолию Леонтьевичу Микрюкову полностью, как говорят, больше, чем самому себе. У него была большая дружба с техником Аркадием Ивановичем Вдо-

вухинем и это мне очень нравилось — на земле тоже очень нужно иметь чувство локтя товарища, а это чувство у них было развито особенно. Ни от одного летчика я не слышал жалоб, за все это время, на техсостав. Все они работали просто здорово! И командиры, и рядовые. Особенно им доставалось в подгонке полвесных баков китайского производства, которые никак не подходили под наши узлы крепления и все время сифонили горючим в полете, демаскируя полет группы.

Прекрасный рассвет в этих местах. Легкий, прохладный ветерок щекожливо забирается за воротник. Днем будет очень жарко и влажно — чувствуется близость моря.

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

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

...Командный пункт информирует, что в наш район на небольшой скорости движется очень большая группа самолетов противника — тип не известен. На КП Иван Никитович Кожедуб принимает решение — выслать разведку. И вот с бетонной взлетной полосы аэродрома, с оглушительным ревом, особенно ощутимым в этой утренней тишине покоя, уходит в воздух шестерка МИГов. Секунда, две, и... все смолкло, только марево воздуха, разогретого выхлопной струей двигателей, еще колыхается над бетонкой.

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

Американские "летающие крепости" были прикрыты плотным кольцом реактивных истребителей прикрытия типа F-84 и F-80. Первая группа истребителей противника, обнаруженная нашими разведчиками, набрала скорость и вышла на прочесывание района. Наши разведчики пошли в атаку на колонну бомбардировщиков. Лев Иванов поджигает одну "летающую крепость", ведя огонь по моторам. Его напарник, Саша Кочегаров, добавляет порцию снарядов. Бомбардировщик нехотя разваливается на куски и огненным факелом идет к земле.

Итак, мы все в воздухе. Кожедуб с командного пункта руководит боем, нацеливает всех на подходящих в район моста бомбарди-

ровщиков. В общей сложности в налете участвовало 150 истребителей и 48 "летающих крепостей". С нашей стороны поднялось в воздух всего 44 истребителя — все, что имели мы на аэродроме. И, вот уже первые факелы огромных машин потянули дымные следы к земле. Бой разгорался на всем маршруте следования бомбардировщиков. Американские истребители, не торопившиеся выручить своих собратьев, носились по внешнему кольцу этой орбиты и ждали удобного момента — кого бы из наших "подхватить" на прицел. С земли наблюдал этот бой наш технический состав. "Зрелище было впечатляющее", — рассказывали они, — бомбардировщики рвутся к мосту, наши МИГи их атакуют, сделав блестящее кольцо вокруг них и, вытеснив истребителей противника на внешнюю орбиту, которая с земли казалась окрашенной в темный цвет. Самолеты противника имели темно-серый цвет, а наши блестели, как солнечные зайчики.

Моя четверка вышла выше строя бомбардировщиков и сразу ринулась в атаку сверху. Я в прицел брал сразу два B-29 по стороне их ромба. В первой атаке дистанция открытия огня у меня была 1100 метров, выход из атаки — 400 метров, последующие атаки по дистанции были вполтину ближе к цели, даже от струи винтов бомбардировщиков переворачивало машину на спину. Я видел, как мои снаряды вспарывали плоскости обеих машин, когда они попадали в один створ под трассу. Бомбардировщики не выдерживают наших атак и сбрасывают многотонные бомбы, не доходя до цели. Вздрыбленная земля медленно оседает пыльным облаком, дым достигает 2000 метров. Мы увлеклись боем и вошли в зону зенитного огня нашей артиллерии, самолеты вздрагивали от близких разрывов снарядов. Один из бомбардировщиков резко отворачивает

от боевого курса и, отстреливаясь всеми башнями, идет в сторону нашего аэродрома. Наш аэродром прикрыть некому. Немедленно перевожу свой самолет в атаку на противника, находящегося в развороте. Сблизился с бомбардировщиком очень близко и вынес точку прицеливания вперед, закрыв немного цель носом своего самолета. дал очередь из всех пушек и сразу же опустил нос самолета, чтобы видеть цель и трассу — недолет, метра на три трасс отстала от хвоста B-50 (модификация B-29 "летающей крепости") и пошла в сторону аэродрома. Смотрю, летят снаряды прямо на бетонку. Потом мне рассказывали: "Когда снаряды стали рваться на бетонке, все, кто был в этом районе на земле, бросились к щелям и в укрытия, а потом сделали вывод, что пренебрегать укрытием в боевой обстановке не следует. При атаке я прошел близко за хвостом бомбардировщика. Меня перевернуло на спину струей воздуха от винтов. И доворачиваю свой истребитель во внутреннюю сторону разворота и перехожу в атаку еще раз. Бедомого рядом давно не вижу. Взял поправку в прицеливании и выпускаю весь боекомплект из трех пушек в хвост противнику, хвост разваливается на глазах. Экипаж оставляет "летающую крепость" и спускается на парашютах. Один парашют чуть было не попал под удар моего самолета. и успел резко ствернуть машину — вверх и в сторону. Бой продолжался. Мелькали истребители перед глазами: где небо, где земля — все смешалось в этой адской карусели. Боекомплекта у меня больше нет, но из боя выходить нельзя. Передаю на ЮП: "Орехов нет" (это условно обозначает, что снаряды кончились). Кожедуб командует: "Из боя не выходить!" делаю ложные атаки по истребителям непосредственного прикрытия. Вижу пара "Тандерджетов" пытается зайти в хвост, нашей паре МИГов. и поспешил на помощь своим и зашел тоже в хвост

паре противника. Сблизился с ними настолько, что заклепки можно было на швах считать. Они заметили и стали "вилить" — хотели сбросить меня со своего хвоста. Дистанция для стрельбы вполне подходящая, а мне стрелять нечем. Для успокоения совести перезаряжаю оружие, думаю: "Хоть какой-нибудь" "завалывшийся" снарядик найдется", — но пушки молчат. Увлечшись это снемой погоней, я не сразу заметил, как ко мне в хвост пристраивается пара "Сейбров". Они в начале моей атаки по "Гандерджетам", находились значительно выше меня, и я на них сначала не обращал внимания. Как вы знаете, у истребителя всех оружие направлено вперед, сзади его нет, сзади истребитель беззащитен. "Сейбры" с дистанции метров 300 открыли огонь по моему МИГу. На каждом самолете у них имелось по шесть крупнокалиберных пулеметов. Это я сразу почувствовал, когда забарабанили пули по плоскостям моего МИГа. Я сделал резко полубочку и энергично вывел машину из пикирования на высоте 300—900 метров. "Сейбры", следуя за мной, на выходе из пикирования, провалились ниже меня и немного отстали. Мой покалеченный МИГ с сильным правым креном несся к аэродрому. В плоскости была огромная дыра от вырванного корпуса компаса. "Сейбры" пытались меня догнать. Вот и аэродром. Слышу Кожедуб информирует с КП: "Одиночка, одиночка! Сзади пара "Сейбров". Отвечаю": "Вижу!" и делаю резкий разворот вправо, в зону зенитного огня прикрытия аэродрома. "Сейбрам" это не нравится, и они отстарт. Я благополучно приземляюсь. Мой техник А.Д.Микрюков осмотрел машину и обнаружил восемь пробоин. Ребята, еще разгоряченные боем, весело обмениваются впечатлениями, я присоединяюсь к ним и тоже принимаю участие в этом захватывающем разговоре. Фото пленку моего фотопулемета, при первой же очереди изо всех

пушек, сорвало с перфорации и она в дальнейшем не фиксировала мою стрельбу и дистанцию выхода из атаки. Я был лишен фотоконтроля. Обидно, что такими несовершенными фотопулеметами были снабжены наши машины. Для следующего вылета мне дали самолет И.Н.Кожедуба, его самолет был покрашен в дымчатый цвет, и к нему с опаской присматривались "Сейбры" в бою происшедшем во второй половине этого же дня.

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

Во второй половине дня мы опять вылетели по тревоге. нас нацелили в район, куда подходила большая группа "Сейбров", эшелонированных по высоте и в глубину. Противник, видимо, хотел взять реванш за утренний бой. Встреча с противником произошла на левом развороте нашей группы от моря. Противник использовал для себя выгодный момент — разворот нашей группы и атаковал нас. Ведомая пара — Федя Яковлев и Петя Зыков — на этом развороте у меня куда-то провалились. Смотрю, справа и слева наши потянули на вертикаль, а "Сейбры" — за ними. Ну, думаю, началось! Осмотрелся. Мой ведомый А.П. на месте. Продолжаю левый разворот и вижу, сзади с нашей стороны с небольшим снижением подходит группа "Сейбров" к моей паре, а внизу подо мной ниже метров на 1000 идет МИГ-15 без маневра и, его атакует пара противника, перехо-

дя друг к другу змейкой. Ведомый передал мне, сзади "Сейбры". Я отвечаю: "Вижу!" Бдруг справа ко мне, пристраивается третья третий МИГ. Смотрю по бортовому номеру — это должен быть Зинов — ведомый Феди Яковлева. Что делать? Если самому броситься на помощь МИГу, идущему внизу, то всю группу "Сейбров", находящуюся сзади на моей высоте, потащу за собой, а они на пикировании имеют преимущество в скорости за счет большего веса своих машин, по отношению к нашим, быстро догонят нас. И по радио и и показыванием с крыла на крыло приказываю пристроившемуся к нам МИГу идти вниз и прикрыть одиночку. Пристроившийся к нам сразу же нырнул вниз. "Ну, — думаю, — команду понял", пошел исполнять — все в порядке! Смотрю, справа группа "Сейбров" обходит мою пару. И делаю правый доворот на них, а они сразу же уходят вверх, видимо смутила окраска моего самолета. Впереди вижу — пара "Сейбров" гоняется за МИГом на вертикали, а сверху дожидает его еще пара противника, ходящая "змейкой" относительно друг друга. Получается, что те, которые сидят на хвосте, загоняют МИГ под огонь находящихся сверху. Выскочивший МИГ наверх с потерей скорости сейчас же будет атакован верхней парой противника. И беру упреждение в прицеливании, относительно зрительной скорости перемещения одного из "Сейбров" верхней пары и скорости удаления трассы снарядов от меня, и открываю огонь из двух пушек. Смотрю, трасса снарядов, и самолет противника, находящийся в развороте при переходе "змейки", сближаются в упрежденную точку и сошлись — трасса снарядов уткнулась в "Сейбр" в районе кабины самолета. "Сейбр" скользнул на левое крыло и понесся носом к земле, а остальные за ним. "Опять попал в командира" — думаю я. Обычно, если собьешь ведомого, то никто его не прикрывает. Одиночка МИГ

был спасен. Место падения "Сейбра", в долине реки, увидел Лев Иванов, ведущий бой в этом же районе. И осмотрелся — "Сейбров" близко нет, слева выше вижу идет вертикальный бой, мелькают пары одна за другой в перемежку с "Сейбрами". Мой ведомый, у меня стоит на месте, и передаю ему по радиосвязи: "Может поможем левой группе?" Он отвечает: "Нет, пошли домой". И вторично запросил его — он не согласился. Ну, думаю, видно, что-то у него случилось, и мы пошли домой. А потом, на земле выясняется, что у него все было в порядке. По пути, на пересекающемся курсе, вижу идет еще один одиночный МИГ. Передаю ему по радиосвязи: "Пристраивайся третьим", — и покачиваю с крыла на крыло. Он молчит. Я тогда решил пристроить его к себе сам и подвернул к нему, а он как шарахнется от моей пары. Пытаюсь догнать его при помощи полной тяги двигателя — не могу. Он удаляется, хотя и самолеты однотипные. Думаю "Значит не все самолеты одинаковые". И действительно, когда после боев, Феде Юшину и Васе Фукину, нашим летчикам, предложили в Союзе полетать на "таких же МИГах", но в летном институте, то эти машины отличались по своему летному качеству, как небо и земля, от наших. Наши товарищи подсадовали, что у нас были не такие хорошие самолеты, а то бы американцам от нас досталось еще больше.

Думаю, почему же шарахнулся от меня одиночка? И прихожу к убеждению, что его смутил цвет моего самолета, он был выкрашен под цвет "Сейбров" и не блестел. Как я уже писал, что после сегодняшнего утреннего боя мой самолет был еще на ремонте, и мне дали машину И.Н.Кожедуба. Ему самому было запрещено непосредственно участвовать в воздушных боях, и он руководил ими с земли. Однажды, все же он попытался войти в зону боев при выполнении

тренировочного полета, и тут же с КП корпуса, от Боровского последовало предупреждение: "Орел, Орел, ты не забывай, что у меня двое детей". Кожедуб баском ответил: "Сейчас вернусь". Да, цвет машины привел в замешательство нашего летчика, и, видимо, сильно смущал "Сейбров".

Федя Яковлева в этом бою ранило мелкими осколками плексиглаза от фонаря кабины. Лицо его было порезано, а часть мелкой пыли попала в глаза. Он совершил вынужденную посадку, не дотянув до аэродрома. Настроение было паршивое. Лучше бы я сам тогда бросился помогать одиночке. Но что же тогда было бы с А.П. и Зыковым, когда на хвосте у нас сидела большая группа "Сейбров", и сам А.П. предупреждал меня, что они стреляют. В этом бою противник потерял три самолета. Солнце ушло за горизонт, когда мы покинули аэродром. Темнота в тех широтах наступает быстро. Мы осиливаем двойной ужин, и ложимся спать. Ночная зенитная канонада долго не дает нам заснуть, но уснуть надо, ведь завтра с утра новые бои.

Разбор этого боя был утром. Мой ведомый, А.П. предъявил мне необоснованное обвинение, что я якобы гонюсь за лично сбитыми самолетами, и поэтому, дескать, был ранен Федя Яковлев, и что по нему — А.П., тоже стреляли, а я не принимал мер, как ведущий, видимо, он видел как я сбил "Сейбра", но он мне этого не сказал. Я бы сказал, что такое обвинение в боевых условиях было довольно странное. Все это было высказано в обидном для меня тоне и позе. Я стоял на полу летного домика, кругом сидели летчики, а он встал на нары и сверху, как с трибуны, размахивая руками злобно выкрикивал обвинения. Сознание мое тогда не улавливало, что же происходит на разборе, в чем дело? Я старался понять и

осмыслить происходящее, но какая-то пелена висела над сознанием. Было до глубины души обидно, что вся это сцена, видимо, была специально инсценирована... Но для чего?... Хорошо, что у меня, в подтверждение моего доклада получилась хорошая фото пленка, на которой были видны все четыре "Сейбра" и МИГ среди них. Я не принял обвинения ведомого, а он не подумал даже о том, что надо извиниться передо мной. В паре с ним я больше не летал. Мне дали в напарники очень честного и хорошего товарища - Николая Вермина, с которым мы пролетали вместе большинство боевых вылетов до последнего боя. Это был образец рассудительного, инициативного и доброго человека, и прежде всего, классного летчика и друга. Честность его была особенно доказана в бою 12 апреля, когда мы дрались с большой группой бомбардировщиков и истребителей противника, а наших сил было очень мало. В этом бою он получил пробоину в плоскость от "летающей крепости". Этот бой был описан немного раньше. Выходить из боя в такой обстановке никто не имел права. В процессе боя, будучи ведомым, Николай пристроился к В.Н., который увел пару в сторону. Вермин намекнул ему, что надо вернуться в бой, а тот ответил: "Если хочешь, иди сам". Потом, после боя, Николай с возмущением рассказывал мне об этом случае. Вот истинная цена людей вскрытая подчас в случайном стечении обстоятельств.

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

После боев 12 апреля американцы три дня серьезных вылетов

не делали. Все анализировали, что же произошло?... Чтобы обеспечить выполнение операции, они предусмотрели, кажется, все: даже предусмотрели влияние эффекта боевых потерь на психологию личного состава своей авиации. Учли, что если бомбардировщиков пустить с одного аэродрома, то слишком наглядно видно будет большое отсутствие летного состава в момент приема пищи в столовой после вылета. Оставшиеся в живых призадумаются. Ведь с каждой машиной в воздух уходило до 12 человек. Поэтому они пустили "летающие крепости" с двух баз, с острова Окинава и с самой Японии — так сообщили пленные на допросе. Наши не занимались допросами пленных, но некоторые сведения все же мы получали.

Две колонны бомбардировщиков должны были соединиться в районе Пхеньяна и следовать колонной "ромбов" через море в дельту реки Ялуцзян на мост и разбить его. По пути к ним пристроились реактивные истребители непосредственного прикрытия типа Ф-80 и Ф-84, а "Сейбры" Ф-86 вышли заслоном вперед для расчистки воздушного пространства. Американским командованием было все продумано до мельчайших подробностей, вплоть до обеспечения сбитых экипажей явочными квартирами на территории Северной Кореи и даже снастями для рыбной ловли, инструкциями для собирания грибов и ягод в условиях выживания в безлюдной местности. Истребители имели "карманные" радиостанции, которые включались при катапультировании, для пеленгации парашютиста с земли и определения места его приземления. После чего в эту точку высылался вертолет или специальная группа для спасения. Если происходило приводнение, то есть посадка на море, то летчиком выбрасывалась специальная антенна — отражатель для обнаружения локатором места приводнения. Туда высылались катера и вертолеты спасения. Но все же,

произошло непредвиденное, таких больших потерь американцы не ожидали, хотя и предупреждали экипажи бомбардировщиков, что на подходе к мосту их встретит аллея "Миков" — так они называли наш МИГ-15. Вы их не бойтесь, они будут связаны боем истребителей. Но мы распорядились по нашему разумению. Наш командир И.И.Кожедуб умело и со всей свойственной его натуре споровкой руководил боем и разгадал замыслы врага.

... Наблюдательный Сани Литвинюк сделал вывод из проведенных нескольких боев, что противник, когда вступает в групповой бой, выделяет пару "Сейбров", которая отходит в сторону солнца, наблюдая за ходом боя и действует по наиболее удобном для нее целям.

... Серьезные потери несли также американские бомбардировщики и при неоднократных налетах на Намси — важный пункт в Северной Корее. Одно время противник встречал небольшое сопротивление в этом районе. Ему удалось нанести этому пункту серьезные повреждения. Героические труженники Кореи быстро ликвидировали последствия налетов врага, и городок снова активно помогал фронту. Осенью интервенты решили смести с лица земли этот пункт. Они бросали против него одну группу "летающих крепостей" за другой, но своего так и не добились. Наши летчики не только срывали все их атаки, но и наносили американцам все более тяжелые потери. Бывший начальник штаба авиации США генерал Хойт Бандерберг, уже не имел возможности скрывать эти потери, на пресс-конференции в Вашингтоне сообщил: 23 октября мы ... ударили по Намси и столкнулись с ожесточенными действиями со стороны противника. Нападения были более решительными, чем когда бы то ни было. Некоторые самолеты противника врезались в строй наших бомбардировщиков. Хотя мы уничтожили три... и повредили 8, сами мы понесли более

тяжелые потери, чем в любом другом бою в ходе корейской войны... три бомбардировщика были сбиты, а пять остальных были повреждены".

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

Урок, приподанный интервентам 23 октября, не пошел им в прок. Ровно через неделю они снова повторили попытку уничтожить Намеи. Американцы подготовили много новшеств. Они изменили направление заходов, значительно увеличили силы истребительного заслона из "Сейбров" и непосредственного прикрытия, приказали "крепостям" поболтаться в море, пока наши истребители выработают горючее. Враг был уверен в успехе. Но наши летчики из группы Ножедуба и Куманичкина и в этот раз нашли и успешно применили свои контрприемы. Они пришли в район боя другим маршрутом и встретили врага там, где он никак не ожидал увидеть наши самолеты. Зная не высокую стойкость экипажей "крепостей", несколько наших летчиков атаковали в лоб B-29 на встречных курсах.. Сближение производили на большой скорости, до пределов, когда столкновение казалось неизбежным. Таким образом, предпринятое врагом резкое усиление прикрытия истребителями задней верхней полусферы, откуда наши летчики наносили раньше главные удары, оказалось недействительным. Наши летчики не испугались огня "крепостей", и риск целиком

себя оправдал. Боевой порядок был нарушен. Уже после первой атаки два бомбардировщика выбросили красные факелы-сигналы бедствия, вызывая истребителей на помощь. Но американские истребители не охотятся спешат на выручку, если видят, что вблизи пострадавших "крепостей" находятся наши истребители, а свобода маневра для уклонения от малоперспективной ^В схватки с нашими истребителями довольно ограничена. Этот бой, как и проведенный неделю назад, окончился для интервентов печально. Потеряв около десятка самолетов, вражеские летчики так и не смогли выполнить поставленную перед ними задачу. Американские военные корреспонденты назвали этот день "черным вторником". Такие "черные" дни все чаще стали выпадать на долю не только бомбардировщиков, но и истребительных американских частей. Наши ребята научились с большим искусством отсекалть и малыми силами связывать боем не только ударные группы истребителей противника, но и самолеты непосредственного прикрытия. Каждому новому тактическому приему врага противопоставляли еще более эффективные контрприемы. Основное: мы не боимся противника!

Опыт боев показал, что при смелых и слаженных действиях наши летчики могут прорвать любое истребительное прикрытия и нанести удар по главной цели - бомбардировщикам. "Летающие крепости" оказались далеко не такими неуязвимыми, как об этом афишировали американцы. При огне с малых дистанций удавалось в одном бою сбивать даже три "крепости". Это доказал летчик Лебедев. О мастерстве наших летчиков, накопленном в боях, рассказывали, не только пленные американские, английские, австралийские летчики, но и вынужден был признать, сквозь зубы, и американская печать и даже их верховное командование. Попавший к нам на за-

родром реакционный журнал "Ньюсик" озаглавил, довольно красноречиво, сообщение об одном таком воздушном бое: "Потери - 100 процентов". Журнал рассказывал о том, как целая группа "летающих крепостей" была атакована нашими МИГами. В результате этой атаки три "крепости" были сбиты и упали, объятые пламенем, пять других бомбардировщиков с трудом вернулись обратно, получив тяжелые повреждения. "За одну неделю - писал журнал - было повреждено 14 самолетов... Наши военно-воздушные силы были вынуждены перейти на бомбежки ночью..." И здесь им не повезло: как-то ночью была сбита "летающая крепость", на которой погиб их начальник разведки, пожелавший, видимо, ознакомиться с боевыми действиями нашей авиации. Идея использования "летающих крепостей" для налетов на Советский Союз была уничтожена. Американцы остались без возможности использовать "летающие крепости" в будущей войне. Они, в спешном порядке, стали создавать реактивные бомбардировщики типа B-47.

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

В горячке боя, куда только деваются эти, расписанные по пунктам тактические приемы: наши летчики одиночно и парами напористо атаковали "летающие крепости". С различных направлений, кому и как было удобно, и это решило исход боя, хотя нас было очень мало в количественном отношении, но в моральном - мы превосхо-

дили во много раз. "Нас мало, но мы в тельняшках" — эта крылатая фраза, рожденная в боях, имеет глубокий смысл в философии становления жизни на земле.

X X X

Во второй половине апреля американцы задали нам опять загадку. Большая группа самолетов противника двигалась в район моста и опять со скоростью бомбардировщиков и с прикрытием истребителей — так фиксировали наши докаторы. Группа имела эшелонированный боевой порядок в высоту и глубину. Шестерка под командованием Бориса Бокача была поднята в воздух для скоординирования действий истребителей противника и разведки возможной колонны бомбардировщиков. Мы вышли в район основного ядра группы и увидели, что опять полет бомбардировщиков имитируют истребители, идущие плотным строем пар и четверок в боевом порядке "колонна ромбов", как обычно ходят бомбардировщики. Бокач передал по радио информацию на КП, что американцы применили тот же прием. И тут, вдруг, все истребители противника и сверху и снизу ринулись на нас, видя, что их прием разгадан, а их было больше семидесяти. Зрелище было "великолепное", мы успевали только уворачиваться от атак противника. Ощущение было такое, как будто вас гоняют по кругу и везде ожидай удара кулаком в лицо. В тот вылет мне дали машину Пети Гриба.

При взлете и наборе высоты на средней скорости она вела себя еще довольно сносно, а как только скорость в воздушном бою подошла к максимуму, словно "сбесилась", не хотела слушаться управления. "Ну и "корова в воздухе", — подумал я. Ее хочешь на-

кренить влево, а она еще "подумает" подчиниться или нет, берешь ручку на себя — идет вверх с большим запаздыванием, что за строптивый ИИГ попался мне, как только Петя справляется с ним в боях?... "Но так или иначе, а драться надо! Наши пары разбились на одиночки и смешали весь боевой порядок "Сейбрам", а их было очень много. Стрелять мы не успевали, так как на хвосте висел обязательно противник. Бой из "клубка" растянулся эллипсом в сторону аэродрома, откуда должна была прибыть помощь. Но увы, ее не было. Наше командование ждало возможного появления бомбардировщиков. Бой продолжался долго. "Сейбрам" не удалось сбить ни одного из нас. Трое наших сели с пробоями: у меня было три, у Сани Литвинюка — две, а у Василия Ларионова, нашего замполита эскадрильи, загорелся двигатель — вышла выхлопная труба. На базу вернулись все...

...Как-то мы с Николаем, моим ведомым, возвращались с задания домой, и нас на полпути подхватила шестерка "Сейбров", выйдя нам в хвост. Пришлось принять бой. Я потянул их немного по горизонту, идя с небольшим снижением для выравнивания скоростей, а потом перешел на "горку" с неправильным разворотом в верхней точке, для того, чтобы выйти на встречный курс к противнику. Это нам удалось. Противник идет на нас снизу вверх, а мы сверху идем на них. В зону прицела они ко мне не попали, и я огня не открывал. Проскочили мы на встречных курсах и опять пошли вверх. "Сейбры", благодаря резкому маневру и включению форсажа, быстро изменили свое направление и бросились за нами в погоню. Смотрю, сидят на хвосте и стреляют. Вижу, у ведущего шестерки идет серый дымок длинными "усами", то с левой, то с правой сторон — это значит бьет из трех крупнокалиберных пулеметов пооче-

редно с каждой стороны фюзеляжа. Я даю немного правого скольжения на "горке" и опять выхожу на встречный курс с противником. Николай держится рядом. Открываю огонь по ведущему шестерки "Сейбров", он немного отвернул в сторону, мы опять вышли на "горку". "Сейбры" за нами. Повторили этот маневр еще два раза, а потом, разогнав машины, мы резко пошли на вертикаль и, тут я потерял сознание, видимо, длительность перегрузок при маневрировании сделали свое дело. Очнулся тогда, когда самолет шел носом к земле. Огляделся: ни "Сейбров", ни моего ведомого. С неприятным настроением сажусь на аэродром, а мысль стучит в голову: "Где Николай?" Заруливаю на стоянку, а он идет мне навстречу. Ну, тут у меня отлегло на душе. Я сразу успокоился и повеселел. Он мне и говорит: "Слушай, Борис, я потерял сознание на очередном переходе на вертикаль". Я отвечаю ему, что тоже потерял сознание в этот момент. Оказывается мы оба не выдержали перегрузки и не видели, что стало с "Сейбрами". Во всяком случае мы вышли из боя победителями! и про себя подумал: "Вот это ведомый! Как хорошо держится в паре, молодец!"

Командир корпуса Белов, наконец, добился авиационного усиления нашего района. И в конце апреля к нам прибыла помощь-группа А.С.Благовещенского, которую мы ждали с большими надеждами. Они несколько разгрузили нас. У нас появились паузы отдыха от боевых вылетов. Это было кстати. Усталость нас начала понемногу одолевать: после третьего боевого вылета не хватало человеческих сил на четвертый вылет в этот же день. Были моменты психологического надлома, какого-то безразличия к вылету, точнее к результатам вылета, а это усиливало опасность. Кожедуб чувствовал усталость летного состава и четвертый вылет давал в

исключительных случаях. Выматывали нас сильно перегрузки в боях, доходящие до 8-10 крат. У американцев на каждый самолет "Сейбр" было два летчика. Работали они в противоперегрузочных костюмах. Один вылетал, а другой отдыхал. Мы же работали без подмены. После выполнения задания, группы Благовещенского, некоторые летчики этой группы остались в нашей дивизии. К нам в полк прибыл Алексей Иванович Митусов на должность заместителя командира полка, а в соседний полк Гуляев. Они успешно вели боевые действия, помогали нам советом и делом, и к концу командировки сбили по десятку самолетов противника каждый. Митусов, как-то сразу вошел в наш коллектив, как говорят, прижился сходу. Есть такие цельные характеры, которым обладал Алексей Иванович. Бои в те дни носили ожесточенный характер. Как-то Субботин, из соседнего гвардейского полка, посадил себе на хвост одного назойливого "Сейбра". Выпустив посадочные щитки, он быстро потерял скорость и "Сейбр" не успел отвернуть в сторону - врезался плоскостью в хвост МИГа. Субботин в это время вел огонь по впереди идущему "Сейбру". Субботин катапультировался и приземлился благополучно, только ожегся керосином из пробитого заднего бака. Летчик "Сейбра" погиб. По документам это был капитан, по происхождению - немец. Из личной карточки и неотправленного письма к жене, жившей в Филадельфии, было установлено, что он решил отметить утро дня своего рождения "охотой на желтолицых". Ему исполнилось в этот день тридцать лет. А вечер - кутежом на деньги, полученные за этот сверхплановый вылет. Юбилейный вылет оказался последним для американского наемника. Таких наемников, имеющих дачи в рассрочку в Филадельфии, было очень много в американской авиации. У этого летчика все личное дело было с ним: карточки медосмот-

ров, прививок, его данные по прохождению службы и даже два неиспользованных "желтых" талончика в дом терпимости Сувона, куда американцы согнали девушек для услады особо отличившихся. Да, этот вылет оказался для него, действительно, последним.

Не все бои у нас, на первых порах получались гладко. Нам однажды рассказывал Митусов о первом своем бое в этом районе... "...Внизу показались какие-то крестики. Всматриваемся. Да ведь это "Тандерджеты", а еще ниже их - "Шутинг старь"! В шлемофоне прозвучала короткая команда нашего ведущего. Четко выполнив маневр, идем в атаку. Даже на пологом пикировании машина стремительно набирает скорость. Вражеские самолеты все ближе. По какому из них стрелять? Пока я выбирал цель, - говорит он, - мой самолет уже врезался в боевой порядок "Тандерджетов", а затем, при выводе из пикирования, "провалился" еще ниже. Самолеты противника были справа, слева, выше, ниже. Целей много, и все кажутся удобными для атаки, но обстрелять я их не успел. Наша атака была внезапной. Летчики противника, а их было около тридцати, а нас всего шестерка, все же растерялись. Они были ошеломлены неожиданным появлением нашей группы. Они всегда в этом районе над боевыми порядками наземных войск действовали безнаказанно, и вдруг...!

Ни один из них не открывал огня. Эта растерянность была нам на руку. Имея преимущество в скорости, я выбрал, наконец, цель. Вот чуть ниже, впереди, уходит Ф-84. догоняю его, прицеливаюсь, нажимаю на гашетку... Ни одного попадания. Снова прицеливаюсь. Мимо. Противник без особого труда увертывается от трасс. Еще раз выхожу в атаку на четверку вражеских самолетов, появившихся слева. догоняю, крайнего ведомого и, уронив скорость, тщательно це-

люсь. Теперь, кажется, правильно. По фюзеляжу и плоскости "Тандерджета" поползли темные полосы дыма. В это время замечаю, что, примерно, в километре сзади и чуть ниже на мою машину нацеливаются два вражеских самолета. Надо уходить. Но ведь тогда уйдет и враг. Решение пришло мгновенно: дам еще чередь, а потом увернусь. Пальцы впились в гашетку, и, почти одновременно, ручка взята на себя и увеличен газ. "Тандерджет" загорелся, а мой самолет ушел от длинной очереди американского истребителя. Командир приказывает собраться. Быскочив наверх, ищу товарищей. Вражеские самолеты, прижимаясь к сопкам, уходят на полной скорости к морю, побросав бомбы куда попало.

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

истребительное прикрытие.

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

детальный разбор этого, да и других боев, усиленные тренировки в построении маневра и определения дистанции открытия огня были большой школой для всех нас. Мы непосредственно в боях убедились, что вражеские летчики смело вступали в бой, если их было вдвое или втрое больше. Они становились особенно нахальными, если им удавалось сбить хотя бы один наш самолет. Но картина резко менялась, если начинали гореть вражеские машины. В таких случаях летчики противника даже при большом численном преимуществе торопились покинуть район боя. Накапливая опыт, наши летчики с каждым днем действовали все более искусно. Потери американцев росли. Американское командование, убедившись,

что одного численного превосходства недостаточно, стало пополнять свои группы специально подготовленными пилотами, начало применять методы, так называемого, двойного удара. Суть этого метода была довольно проста. В заданный район сначала прилетала группа из 24-30 машин. При встрече с нашими самолетами она на большой скорости выполняла одну атаку, и вне зависимости от ее результата, уходила с определенным курсом в сторону моря. Через одну-две минуты в этот же район приходила вторая группа самолетов противника. Она атаковывала на пересекающих курсах наши машины, преследующие первую группу, а затем, также на большой скорости, выходила из района встречи. Пока наши летчики отражали вторую атаку, первая группа самолетов противника успевала набрать высоту над морем и возвращалась в район воздушного боя. Они поняли, что нам запретили ходить над морем. Кроме того, они активно стали применять ловушки: одна или две пары наиболее опытных летчиков, отрываясь от своей группы самолетов, выходили вперед. Создавалось впечатление, что они отстали от того отряда, который уже покинул район воздушного боя. Но, как только наши самолеты устремлялись за ними, на них сверху бросались две-три четверки вражеских истребителей. Вскоре мы разгадали хитрость противника, научились вести круговое наблюдение поясной осмотрительностью и бить самолеты противника на маневре. Митусову удалось именно в маневре сбить три вражеских истребителя.

В мае нас усилили полнокровной истребительной дивизией Лобова. Впоследствии он стал командовать корпусом. А командование этой дивизией принял Куманичкин - хороший друг Кожедуба. Дивизия пришла в полном составе со средствами обеспечения и людьми для обеспечения полнокровной боевой работы. Базировалась она

на соседнем аэродроме. Жить нам стало веселее. Нагрузку в вылетах мы разделили с ними, а часто и все вместе вылетали. Тогда американцы улепетывали во все лопатки в спасительный для них район над морем. Взаимодействовали мы с куманичкинцами, как говорят, на высшем уровне. Один раз наши летчики выручили Лобова в воздушном бою, когда его одного пытались зажать "Сейбры". Четверка наших истребителей, пилотируемые Вишняковым, Милаушкиным, Крамаренко, Феоктистовым в бою с шестнадцатью вражескими самолетами над мостом через реку Чхон-Чхон-Гая уничтожила шесть самолетов врага и одновременно выручила товарища, попавшего в беду в этом районе. Смелость и отвага, настойчивость и готовность пойти на риск в наших авиационных подразделениях были массовым явлением. Взаимная выручка в бою — это закон для истребителей. Сам погибай, а товарища выручай. Взаимодействие наше еще подкреплялось личной дружбой Кожедуба и Куманичкина.

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

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

В мае месяце наша работа была отмечена правительственными наградами. Я был награжден орденом Красного Знамени. В этом же месяце нам дали не новые, но более усовершенствованные самолеты МИГ-15 бис. На своих старых машинах мы чувствовали себя уверен-

нее, потому, что потерю скорости в воздушном бою можно было определять по ручке управления, то есть по нагрузке на элероны, и не смотреть на прибор скорости, как это приходилось делать теперь.

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

В первом же бою на МИГах с бустерным управлением несколько человек сорвалось в штопор - мы к ним не успели еще привыкнуть, был первый вылет в бой. И тоже штопорил. Произошло это так: тысячах на двести я попытался поймать в прицел ведущего первой пары шестерки "Сейбров", они шли на меня вертикально вверх, а я сваливал свою машину сверху вниз, оставалось немного, буквально на миллиметр довернуть пришел на ведущего шестерки, как меня бросило в сторону и начало вращать. И сразу понял, что попал в штопор. Дал рули на вывод. Самолет не реагирует, вертится, а кругом летят огненные шары от трассы снарядов. Думаю: "Что же это такое?"

Оказывается, я сам нажал на гашетки при отдаче ручки управления от себя. Мои пальцы были на кнопках открытия огня по "Сейбрам" и, поэтому, при силовой отдаче ручки от себя, пальцы сжались и включили оружие. Стрельба из пушек еще больше уменьшила скорость моего самолета, и он перешел в плоский штопор, вращение стало очень быстрым. И трижды пытался вывести самолет из штопора, а он все не выходил. Высота оставалась 1800 метров. Думаю: "Еще раз сделаю вывод, и если не выйдет из штопора мой МИГ... катапультируюсь". Еще раз дал рули на вывод, и тут самолет замер, правда не сразу. И резко дал ручку от себя для набора скорости, меня даже оторвало от сиденья, и я коснулся головой фонаря кабины. МИГ шел в отвесном пикировании, чуть даже с отрицательным углом, а "Сейбры" неслись за мной справа, слева и сзади, видимо хотели сбить на выходе из штопора. Скорость быстро росла, а земля приближалась еще быстрее. "Надо выводить, а то врежусь", подумал я и потянул энергично ручку управления на себя: огромная невидимая сила старалась меня вдавить в сиденье, сжав все тело и пригнув голову к груди, сильно ломало поясницу, которая долго потом болела.

В бою плечевые привязные ремни мы освобождали от фиксации в натянутом положении и поэтому могли свободно поворачивать плечи, чем увеличивали поворот головы при осмотре задней полусферы. Кожедуб нас учил сидеть в кабинах так, как сидит "кобчик" — вертеть головой во все стороны и видеть все вокруг.

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

и обзора передней полусферы.

Мой МИГ выскочил из пикирования в горизонтальный полет в ложбину между сопкок. Справа и слева были сопки, а я несся между ними, и только одна пара "Сейбров" следовала за мной, остальные четыре "Себра" не вышли из пикирования и врезались в землю. МИГ почему-то стал плохо управляться и набирать скорость. Я стал с небольшим набором отходить от земли и, как-только пара "Сейбров" приближалась, я переводил самолет в пологое планирование для увеличения скорости, сектор газа, конечно, был дан до упора вперед, но скорости от этого не прибавлялось и опять повторял я такое волновое движение в вертикальной плоскости, когда "Сейбры" приближались. Но увеличит дистанцию и мне не удалось, и "Сейбры" не смогли приблизиться достаточно близко. Они стреляли, но попасть не смогли: экран земли на малой высоте мешал их радиодальномеру определить дистанцию стрельбы.

Корейские сопки, поросшие лесом, манили в свою неприветливую в данный момент, тень, солнце слепило глаза, реки — такие маленькие и узенькие, наблюдаемые с большой высоты, превратились в широкие водные ленты. Блестели рисовые поля, залитые водой. Мы успели за этот короткий срок полюбить Корею. Под крылом мелькали зеленые каскады спускавшихся к морю холмов. Белели причудливо извивающиеся дороги, блестели озера, а через них шагали мачты электропередач с гидроэлектростанции, стоящей на реке Аллунган. Эта электростанция имела плотину высотой 115 метров, перекрывавшую реку в узком ущелье. Только четыре турбины этой электростанции давали энергию в Корею и Китай, две турбины не работали — были демонтированы. Электростанция называлась "Супундон". Американцы пытались уничтожить ее своими налетами, но мы им мешали это сде-

лать. Когда мы ушли из этого района, то американцы снова совершили массированный налет на электростанцию в феврале 1952 года. Были применены управляемые бомбы и торпеды. Им удалось разрушить только подстанцию. Тело плотины и турбины были целы. Зенитчики и истребители не дали им совершить задуманное.

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

...Вот показалась широкая река, а за ней аэродром. Делаю резко правый поворот в зону зенитного огня. Самолет что-то плохо слушается рулей — затягивает в крен. Земля близко — какая-то каменно-шершавая, неприятная, не хочется с ней "поцеловаться". Еле-еле, короче, с большим трудом, помогая ножным управлением, выравниваю свой МИГ из затянувшегося крена в нормальный полет. "Сейбры" горкой уходят от аэродрома. На аэродроме, как раз, было пополнение и командир корпуса Лобов проводил с ними занятия. "Сейбры" прибыли кстати: новые летчики их хорошо посмотрели. Я захожу на посадку. Техник самолета Анатолий Микрюков, после осмотра машины доложил, что правая плоскость моего самолета полностью деформирована, покрылась гофром и зализы задней кромки крыла с фюзеляжем раздвинуты до 200 миллиметров, её необходимо было заменить, а левую плоскость придется кое-где переклепать. Вот, оказывается, почему так странно вёл себя мой МИГ в полете. Выходит, при выходе из пикирования, я чуть не разломал самолет. Типичный случай был и у дени Самусина, который тоже деформировал

плоскость у своего МИГа.

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

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

В боевом порядке десятки, которую вел командир полка Пепеляев, я шел замыкающей парой; справа был мой ведомый Николай Вермин. Облачность мы пробивали в плотном строю, все вместе. Непрерывное мелькание облаков различной тенево окраски и наблюдение за строем вызывало зрительную галлюцинацию. Раза два мне казалось, что мы идем с креном 90 градусов в правом развороте, и все самолеты скользят на меня. Что делать?! и мгновенно бросил

взгляд на авиагоризонт. Он показывал нормальный полет с набором высоты. Вот, думаю, чертовщина какая-то, правильно говорят, что больше верь приборам, а не своим ощущениям. Я встряхнул головой, и все восстановилось в норму, но все-таки взглядом я иногда контролировал свое положение по приборам. Через некоторое время опять такое же ощущение появилось, но я его быстро восстановил в нормальное. Наконец мы выскочили за облака. Кругом синее небо, солнце, а противника не видно. С КП нам дали курс преследования, предупредили, что противник подходит к береговой черте, надо было быстро его настигнуть. Мы на максимальной скорости удем в указанном направлении. Мозг сверлит мысль: "Неужели не догоним, уйдут?!" Вдруг Саня Литвинюк передает радостную весть: -"Вижу противника. Впереди, справа 30 градусов". Мы разворачиваемся и вступаем в бой. Противнику, видимо, тоже сообщили, что их сейчас будут атаковать, так как ведущая четверка разворачивается на 180 градусов и идет к нам на встречу, надеясь на свои четыре пушки на каждом Ф-94. Мы делаем маневр для выхода в атаку, рассыпаемся по парам и с различных направлений атакуем противника. Вот один уже клюнул носом вниз - это Цепеляев отрубил ему киль своей очередью. Смотрю - второй, третий неестественно нырнули в облака. Я поймал в прицел ведущего одной из пар противника и дал по нему две очереди. На мгновение мелькает мысль: "Какие хорошие новенькие машины, все блестят. Какая прекрасная конструкция, а я порчу её своими снарядами, нарушая гармонию линий и заливов". Снаряды сделали свое дело. Ф-94 плавно заваливается влево и идет к земле носом вниз. Я сразу выхожу из атаки, а надо было бы посмотреть, что делает мой ведомый. А он атаковал другой самолет противника, то есть ведомого, но я сорвал эту атаку своей пос-

пешностью выхода. Он, как ведомый, прекратил атаку и последовал за мной, так как в этот момент кто-то крикнул: "Сейбры". В этом бою из восьми самолетов противника удалось уйти только одному. Тогда в наших газетах появилось сообщение, что "китайские" летчики провели бой, в котором сбили семь самолетов противника из восьми. Нам пришлось только улыбаться, так как мы то хорошо знали их боевые возможности. Потери у них, по сравнению с американцами, были один к одному. А один раз восьмерке китайцев зашла в хвост восьмерка "Сейбров". Пристроились и, по команде, открыли огонь — семь китайских самолетов были сбиты. Китайцы вели плохую осмотрительность, и из-за этого они несли большие потери. В азарте боя, когда сбивали самолет противника, они продолжали его атаковать на всей траектории падения к земле, и не осматривались, а тут подходили "Сейбры" и тут же сбивали китайского летчика.

У нас потери были один к 16 сбитых в нашу пользу. Не даром американские летчики, попавшие в плен, говорили, что с нашей стороны действуют группы с различной подготовкой. Есть сильные группы, с которыми они неохотно вступают в бой, и есть слабые, где можно пожить. Такие группы они определяют с первой же атаки. Корейские летчики тоже несли большие потери, и наше командование после первых боев стало их придерживать, а потом и совсем вывели во второй эшелон, так как учить их было трудно, а кадры надо было сохранить для создания военно-воздушных сил в КНДР.

Китайцы и корейцы летали на таких же МиГах, как и мы, а вот результат использования боевых возможностей самолета у них был гораздо ниже.

Вернемся к бою... "Сейбров" над облачностью мы не встретили,

только одна пара "Сейбров", выскочившая из облачности, сразу же нырнула в облака, но зато под облаками, по рассказам корейцев, слышавших пушечные очереди за облаками, стало известно, что "Сейбры" добивали подбитые Ф-94, чтобы они не попали в наши руки, как трофеи. Они видели, как один самолет шел с прямыми крыльями, и одно крыло было у него изуродовано (консоль отбита), а самолеты, у которых крылья назад, зашли к нему в хвост и добились его. Самолет этот, как и остальные, упал в море.

Волчий закон действовал у американских летчиков везде. Даже своих летчиков, не говоря уже о наших, спасающихся на парашютах, они расстреливали в воздухе. При допросе одного австралийского летчика, который сообщил, что он выпрыгнул с подбитого "Глостер-метеора" (английского реактивного истребителя с пушечным вооружением), на него, спускающегося на парашюте, заходили в атаку несколько раз "Сейбры" и стреляли. Он скольжением уходил в сторону от прицельного огня. Помогли ему остаться в живых наши МИГи, атаковавшие "Сейбров". И вообще он сообщил, что американцы никому не дают "Сейбры". У них есть спецгруппа по уничтожению летчиков и техники. Он сказал, что на "Глостер-метеорах" 100 вылетов, на которые они подписали контракт, они не сделают; их всех побивают, если будут их сбивать так же, как в этом бою. Этот бой, о котором говорил пленный, был проведен группой Вишнякова, которые сбивли десять английских машин, и вернулись на базу без потерь. Мы, летчики нашего полка, во время этого боя сидели в первой готовности на случай оказания помощи ведущим бой или прикрытия их выхода из боя. Наши ребята в бою работали открытым текстом, мы никак не могли освоить корейский язык. Все команды передавались на русском языке, часто с различными присказками

по ходу боя: "Дай я его...!"; "Смотри, смотри, крутит слева в хвост"; "Бей его, бей...!"; "Отлетался голубчик!" и т.д.

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

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

...Пепеляев раньше тоже встречал Ф-94, когда мы уничтожали "железнодорожников" - так у нас называли вооруженные ракетными снарядами самолеты противника, на которых специально отобранные летчики "охотились" за пассажирскими и грузовыми поездами, укрывавшимися в светлое время в тоннелях. Американцы стремились на малой высоте, чтобы не встречаться с нашими истребителями, подойти ближе к тоннелю и, атакуя под небольшим углом, пустить в него снаряды. Взрыв реактивного снаряда в самом тон-

неле приводил к повреждению железнодорожного состава, а если его там не было, то к повреждению путей. Уничтожение вражеских самолетов "железнодорожников" было одной из важнейших "попутных" задач наших летчиков. Произошла встреча с Ф-94 неожиданно. Возвращаясь на аэродром, Е.Пепеляев и его ведомый В.Ларионов, который вскоре погиб в одном из боев, обнаружили четверку необычных по размерам реактивных самолетов. Наши летчики, несмотря на усталость, после только что проведенного воздушного боя, сразу пошли на сближение. Одна пара этих машин немедленно спикировала вниз и скрылась за сопками. Вторая пара последовала за ней, но выполнила маневр недостаточно решительно. Приказав ведомому держаться на высоте, Пепеляев атаковал замыкающий самолет противника, но сблизиться на дистанцию действительного огня ему не удалось. Враг увернулся и начал на минимальной высоте виражить между сопками. Пепеляев продолжал преследование, несмотря на ограниченный запас горючего и боеприпасов. Но, когда вот-вот уже можно было открыть огонь, ведомый передал: "Скорей на высоту!" Едва Пепеляев успел перевести машину на набор высоты, как сверху начали падать чушки длиной более двух метров. Это были подвесные баки шестнадцати "Тандерджетов", подошедших на помощь Ф-94; видимо, по их вызову или по указанию наводчика. Вражеские пилоты, имея преимущество в высоте, встали в круг над нашими самолетами, рассчитывая взять их под групповой огонь. Но наши летчики атакой на встречном курсе разбили окружение и оторвались от противника.

В боях над районами высоты 1211, которая находится севернее Янгу, противник начал наступление при поддержке больших групп авиации. На каждый квадратный километр этой высоты было выпущено 500000 снарядов и сброшено 4000 бомб, но атака противника

захлебнулась - противник потерял 16000 солдат и офицеров. В боях за эту высоту нами был сбит известный американский ас майор Джордж Дэвис. В этот день более сотни вражеских истребителей прикрывали сверху большую группу легких бомбардировщиков. Дымка позволила нашим летчикам скрытно сблизиться с противником, а затем на полной скорости, нанести удар. Атака была молниеносной. Группа вражеских самолетов раскололась. Один из наших летчиков зашел в хвост ведущему группы. Противник был опытный. Он одну за другой выполнял сложнейшие эволюции. Но как только трасса снарядов, выпущенных нашим летчиком, прошла близ самолета врага, он начал нервничать. Вражеский самолет был подожжен. Американец скольжением сбил пламя, но наш летчик не прекращал атаки. Потом на земле нашли этот "Сейбр" недалеко от Ихенъяна. По надписи на шлеме и документам убитого летчика было установлено, что это был командир группы, мастер пилотажа майор Джордж Дэвис. Командующий авиацией США на дальнем Востоке Бейленд вынужден был признать, что гибель аса-реактивщика Дэвиса "создала среди личного состава американской авиации, действовавшей в Корее, мрачное настроение". У них три дня был траур.

Увидев гибель ведущего, остальные пилоты этой группы самолетов противника сразу разделались на пары и стали уходить из района боя. Но несколько самолетов пытались все же пробиться к высоте 1211. Они сразу пошли в сторону солнца и этим поставили наших летчиков в невыгодное положение. Возникла опасность потери противника. Тогда Гуляев повел группу курсом параллельным курсу вражеских самолетов. Таким образом, наши летчики смогли вести наблюдение за врагом, и, используя маневренные качества своих машин, сблизилась с ним и после резкого доворота, атако-

вали противника. Выполнив свою задачу — уничтожение верхнего эшелона прикрытия, группа Гуляева включилась в общий бой. Атакой сходу, она трассирующими очередями разогнала группу "Шутингстаров", готовившихся штурмовать позиции артиллерии. Помешав врагу нанести сильный удар по наземным войскам, мы уничтожили в этот день более десятка самолетов противника.

Непрерывно растущие потери вызвали серьезное беспокойство в Америке. В одном из номеров газеты "Нью-Йорк таймс" говорилось, что США и союзники потеряли с начала войны до 1 октября 1952 года 1203 самолета". Командование американской авиации потребовало от летчиков "Сейбров" энергичной борьбы за господство в воздухе, включало в каждую истребительную группу несколько особенно хорошо подготовленных пилотов. Однако и это не принесло им успеха. Противник часто пользовался своим излюбленным приемом — переводом воздушного боя из вертикальной плоскости в горизонтальную, где у него был лучший маневр. Надо отметить, что Ф-80 редко сбрасывали подвесные баки, находящиеся на консолях плоскостей при выполнении виражей, они улучшали им пилотирование в горизонтальной плоскости. На теоретической конференции мы обсудили все вопросы тактики ведения боев противником и выработали свои контрприемы.

Однажды противник пытался нанести удар по одному из важнейших тыловых объектов Коре́йской Народно-демократической Республики. Чтобы обеспечить успех, они послали в этот район сильную группу "выметания", укомплектованную наиболее подготовленными пилотами. Придя в район действия на большой скорости, противник рассчитывал что им удастся сразу рассеять небольшую группу наших самолетов, вылетевших навстречу. Наши летчики увернулись от удара.

Выполнив сложный маневр, противник снова устремился в атаку. В закружились пары и четверки. С каждой минутой бой становился все ожесточеннее. Но вот одна из наших пар, увернувшись от преследования врага, неожиданно "свалилась" сверху на выходящую из пикирования пару истребителей противника и, под углом атаки 45 градусов сверху, подожгла одного из "Сейбров", мастером таких атак был Крамаренко. Это был переломный момент боя. Враг попытался перевести бой из вертикальной плоскости в горизонтальную, но этот маневр для нас не был уже неожиданным. Наши летчики не давали им своими непрерывными атаками затянуть нас в горизонтальный бой. Противник пошел на отрыв от нас — потянул на море, с выходом в сторону солнца и включением форсажа. На этом маневре противника я успел, еще до береговой части, взять на прицел уходящего на солнце "Сейбра" и выпустить по нему длинную очередь из всех пушек. "Сейбр" перевалился на левое крыло, клюнул на нос и, пошел вниз, в море, с углом пикирования больше 70 градусов. Стрельба велась почти на солнце. На фотопленке виден был лишь только шлейф дыма от форсажа, идущий к перекрестию прицела. По докладам летчиков, видевших этот момент, самолет противника был сбит.

После небольшого затишья американцы снова предприняли массированные налеты на район АНСИ, условно называемый нами "сосиской". Там была у нас станция наведения. Бои велись всеми подразделениями в различных районах воздушного пространства и на всю глубину. В одной из очередных атак утреннего боя Щепеляев удачно подбил "Сейбр", который сел на берегу около реки на "живот", и пока к нему подбежали корейцы, прилетел американский вертолет, забрал летчика и улетел на близ лежащий остров. Этот случай до-

казал нам, что оперативность служб спасения у американцев была на высоте, и организована она была на островах вдоль корейского побережья хорошо. Поэтому часто американские летчики свои подбитые самолеты направляли в сторону моря, где катапультировались, но катапультировались не все, некоторым приходилось садиться на "живот". На некоторых самолетах у них катапульты не срабатывали. Пленные показывали, что не всем им ставили пиропатроны в катапульту, чтобы летчики меньше покидали самолеты, и дрались до последней возможности. На море службы спасения подбирали спасшихся американских летчиков.

...Нам приказали прикрыть район, где подбитый "Сейбр" сел, и дать возможность нашему техсоставу разобрать его и доставить на аэродром. Разборкой руководил инженер полка Казанкин. Американцы выслали в этот район большое количество F-80, F-84 и B-50, прикрытых сверху "Сейбрами", с задачей уничтожить севший самолет. И вот мы, находясь в этом районе, вступили опять в бой с "Сейбрами" группы "выметания", то есть истребительным заслоном, а другая группа наших самолетов встретила "шутингов" и вступила в бой с ними на подходе к объекту. После нескольких схваток с "Сейбрами", обстановка боя сложилась так, что мы зашли в заднюю полусферу и начали их бить. В разгаре боя, когда на земле уже горели пять "Сейбров", одному из охотников противника удалось поджечь наш самолет. Летчик потянул на аэродром. И вот здесь произошло следующее. Американские пилоты, бросая район боя, нара за парой, устремились в погоню за дымящейся машиной. Наш летчик уже покинул самолет, но американцы продолжали атаковать горящую машину до тех пор, пока она не упала на землю. Иногда наблюдались случаи, что МИГ, после катапульти-

тирования летчика, сам аккуратненько садился на землю на "живот". МИГ при соответствующей балансировке, обычно при потере скорости, опускал нос, входил в пикирование и по мере набора скорости переходил плавно в кабрирование, а затем опять терял скорость, и это повторялось несколько раз при падении с высоты, и вот, если этот момент начала кабрирования совпадал с касанием о землю, то самолет садился. За это время американцы, конечно, могли атаковать его сколько хотели. В общей сложности наш подбитый самолет атаковали четырнадцать истребителей противника. На следующий день американское радио сообщило: "В минувшем бою авиация северокорейцев потеряла 15 самолетов". Фактически же, наши потери были в 15 раз меньше.

В происходящих боях, к концу 1951 года, мы убедились в том, что морально-боевые качества летного состава авиации противника сильно упали, наглость с них была нами сбита. При возникновении реальной опасности вражеские пилоты, обычно, покидали поле боя, уходили на море, держались определенное время там, а затем направлялись к своим аэродромам. Пленные американцы рассказывали, что они поступали так, чтобы доказать, своему командованию: "сражались мол до тех пор, пока в баках было горючее... Нередко американцы стремились атаковать наши самолеты с двух направлений. Эта погоня за "клещами" сказывалась на тактике боя четверок и даже групп. Заметив наши машины, вражеские летчики сразу увеличивали интервал до километра. Как только наш недостаточно опытный летчик увлекался погоней за одним из самолетов пары противника, другие самолеты врага тотчас же атаковывали его с двух направлений, беря в "клещи". Приходилось после этого уходить, сразу на вертикаль, но не терять осмотрительность, так

как на верху могли ждать "охотники" из эшелона другого яруса противника. Следует отметить, что вражеские летчики, особенно американцы, которых было подавляющее большинство, почти никогда не спешили на выручку друг другу, особенно ведущий к ведомому. Создавалось впечатление, что для американцев ведомые — люди "второго сорта". Часто американские летчики обстреливали в воздухе парашюты своих же летчиков, выпрыгнувших из подбитых самолетов.

На следующий день нам пришлось действовать против "Шутинг старов", атаковали мы Ф-80 еще до прихода их в район эвакуации севшего на "живот" "Сейбра". Нашу группу вел Пепеляев. Мы обнаружили их в районе населенного пункта Нампхо и с ходу вступили в бой. Наша атака была стремительна, это было видно по растерянным маневрам противника. Я зашел в хвост одной паре и прицелился по ведущему. Его ведомый шел в левом пеленге в плотном строю, то есть "крыло в крыло", как у нас говорят. Мой ведомый, Николай Вермин, следовал за мной в хвост, даже получил пробоину от стрелянных гильз моих пушек в киль своего МИГа. Половина киля его самолета была разрезана с левой стороны, но он не обломился при маневрах самолета. Я вел огонь по ведущему пары, прицел стоял на автоматике, но снаряды, почему-то, ушли в передний угол стыковки крыла и фюзеляжа слева, а не по центру кабины, куда я целился. Видимо, противник шел с небольшим скольжением вправо ввех, то есть во внешнюю сторону. Пришлось взять поправку по трассе, и со второй попытки снаряды попали по цели. Ведомый противника никаких маневров не предпринимал и точно копировал все действия ведущего, который после моей второй очереди так и остался в крепне левого разворота, только вместо набора высоты, посыпался вниз в сторону накренной плоскости, не меняя положения самолета от-

носителем горизонта. "Что это за радиоуправляемые самолеты?" — подумал я. Ведомый следовал за ним на том же месте, как привязанный. Пара МИГов, находящаяся сзади меня и ниже, с близкой дистанции открыла огонь по ведомому этой пары. Пара Ф-80 была уничтожена. Такая картина обреченности на меня подействовала очень неприятно. Что случилось с американскими летчиками? Почему они не уклонялись от атаки. Я решил, что они ее просто не видели. Стрельба по ведущему была для них непривичной и неожиданной. Сначала, обычно, сбивают ведомого. Ведущий не ожидал, что по нему откроют огонь и был отвлечен ниже идущей нашей парой Сани Литвинюка. Разогнав "Шутинг-старов" и сбив пять самолетов противника, мы вернулись на базу. При подходе к точке, у нас горела красная лампочка предупреждения, что горючее в баках на исходе, а в воздухе, над аэродромом, два полка, которые Кожедуб не дает посадки. Ребята начали нервничать. Спрашивают: "В чем дело?" А он отвечает: "Спокойно, друзья, спокойно." А кто-то из летчиков, находящихся в воздухе, добавляет: "И ваша щетина превратится в золото..." Ну, конечно, это вызвало у всех улыбку, все вспомнили известную кинокартину, где эта фраза упоминалась. Иван Никитович сразу же скомандовал: "Ну, ну там!... Прекратить разговорчики". И через пару минут дал посадку одному из полков, приказав второму прикрыть посадку первого. Потом, на земле, нам разъяснили причину задержки нашей посадки. Оказывается, группа "Сейбров" подходила в район аэродрома и хотела нас всех подловить на посадке, зная запас нашего полетного времени. Но, благодаря выдержке и находчивости командира дивизии этого не случилось. Потом мы долго смеялись на досуге, вспоминая эту напряженную обстановку и минутную шутку, перешедшую в улыбку у каждого, поднявшую

настроение у всех. Так и не узнали мы фамилию шутника, но догадывались по интонации голоса, кто он!

Мы вылетели полком, который вел Пепеляев, по тревоге в район Пхеньяна, туда подходила большая группа "Шутинг-старов" Ф-80. Ведомым у Пепеляева был Саша Рожков, отличный летчик. Он хорошо держался ведомым. Район Намси не давал противнику покоя. Бомбардировщики туда днем больше не ходили, а Ф-80 и Ф-84 группами, доходящими до 300 самолетов, штурмовали этот район. Дело было под вечер. Косые лучи солнца терялись в дымке, земля от этого казалась какой-то темной, безжизненной. Кто-то в группе увидел на горизонте, в районе ленты большой реки, отражавшейся отраженным светом, крестики "шутингов". Дал направление по ориентирам, и ведущий группы увидел противника. Он был далеко и значительно ниже нас. Мы со снижением, на большой скорости, ринулись в этот район. Пхеньян остался далеко позади. Над Пхеньяном нас обстреляла зенитная артиллерия, пришлось делать противозенитный маневр. При подходе к противнику, мы увидели как одна группа уходила на юг, а другая шла на север, эта новая группа шла на бомбежку. Мы их атаковали как раз в тот момент, когда они поравнялись друг с другом, расходясь левыми бортами. Самолетов противника было очень много. После нашей атаки все смешалось. Вижу, один "Шутинг-стар" взорвался — это очередь, выпущенная ведущим группы, достигла цели. догоняю еще одного "Шутинга", и только хотел открыть огонь, а он резким маневром вправо под 90 градусов ушел из прицела, стрелять было без толку. Боекомплект надо беречь! на истребителе его очень мало. Кок-то мне приходилось читать документы по подготовке американских летчиков к ведению боев: они должны подпускать противника на дистанцию 600 метров, если,

конечно, видят атакующего, а потом резким маневром уходить в сторону атаки, увеличивая угол между траекториями самолетов до максимальной возможности. Сами они учились атаковать противника и вести огонь с дистанции 600-400-200-100 метров. Эту дистанцию они хорошо определяли по радиодальномеру, о котором нам приходилось только мечтать. Вспоминается к этому отношение наших методистов, которые, даже на учениях, боясь "как-бы чего не вышло", то есть кто бы не столкнулся в момент атаки, запрещали сближаться с целью ближе 1200 метров. И когда наши летчики после корейской войны, атаковали цели, как и положено в боевых условиях, то они просто получали взыскание от Савицкого. После чего, никакой охоты проводить эффективно учения ни у кого не было.

... Итак, в этом бою, выходя из атаки вверх, я чуть с кем-то не столкнулся, успел в самый последний момент вывернуть машину в сторону. Меня обдало жаром. Надо быть осмотрительней, подумал я, и выбрал себе новую цель. Зашел в хвост Ф-80. Он бросился от меня в отвесное пикирование, я - за ним. Даю очередь из пушек. Смотрю, трасса пошла сверху цели. Не учел, что стреляю вертикально вниз. Ввожу поправку по трассе. Точно! Самолет противника покачивается с крыла на крыло от разрывов снарядов и, на выводе из пикирования, врезается в сопку. На самом выводе у земли тень от сопки скрывает от меня солнце. Быстрее вверх, чувствуется, что далеко заскочил за запретную для нас зону. Сопки здесь какие-то высокие, похожие на предгорья и очень густо покрыты зеленью. Да и населенных пунктов нигде не видно. На высоте около трех тысяч метров, ко мне пристроился ведомый - какой-то МИГ. Обменялись приветствиями покачиванием с крыла на крыло, определили друг друга по номерам машин и позывным. Это, оказыва-

ется был Миша Боровков, тоже выпускник Армавирского училища, Осмотрелись, кругом никого нет, и мы парой с набором высоты пошли домой. По радио слышу команду: "Сбор на высоте 8000 метров в районе "сосиски". Идем туда. Набираю высоту 8500 метров. Смотрю, за мной потянулся след инверсии. Я немного снизился — след пропал. Миша Боровков идет в левом пеленге, чуть сзади и выше. У него тоже тянется белесый след инверсии, я ему команду: "Иди ниже, еще ниже... Вот так. Зафиксируй высоту". Теперь, неожиданно сверху, нас противник атаковать не сможет. Он обязательно себя обнаружит. Слой инверсии стал для нас демаскирующим явлением, и в то же время — тактическим фактором. Приходилось его использовать в тактических маневрах. Иногда мы ходили выше слоя инверсии, и тогда противник не мог незаметно подойти снизу, так как на далеком расстоянии обнаруживал себя, соответственно строился и боевой порядок. Противник тоже хорошо пользовался слоем инверсии. Он часто, пуская для приманки пару или шестерку в слой инверсии, а над слоем или под ним держал большую группу истребителей, которые атаковали клюнувшего на эту приманку. Мы благополучно прибыли на аэродром, никого не встретили на пути. "Сейбры" поднялись, было, в воздух, но было уже поздно. В этом бою, фотопленка не смогла четко отобразить цель на темном фоне земли, да и самолеты противника были камуфлированы, а подтверждения с земли получить в этом районе было невозможно, да и бессмысленно его было иметь. Сами посудите, в этом районе дралось много самолетов. В этом бою погиб замечательный товарищ и друг Саша Рожков. Больше всего переживал гибель товарища Володя Иштокин, они с ним были больше, чем друзья, если можно так сказать.

В начале ноября мы вылетели на свободную охоту четверкой,

которую вел Е.Пепеляев. Я шел в паре с Сашей Окчинниковым. Ведомым он держался исключительно хорошо. Главное – видел воздушное пространство и разумно строил маневр. Погода была очень приятная, а это отражалось и на хорошее настроение. Пришли мы в район "сосиски", но "Сейбров" не встретили. Смотрим, внизу, злобно усердствуют "Тандерджеты". Кое-где горит напалм на земле, видимо, штурмуют какие-то объекты. Пепеляев переводит свой самолет в пикирование, мы следуем за ним, не нарушая боевого порядка. Пикируем с полным вазом двигателя, чтобы не отстать. Я и Саша Окчинников на пикировании шли "спина к спине", с креном друг к другу под углом 45 градусов, для осмотра задней полусферы и впереди идущей пары. Мы, как-то сами приняли такое положение самолетов без проигрыша полета на земле, и получилось очень удачно. На высоту противника мы прибыли компактной группой без всякой вытяжки пары в пеленг на пикировании. "Тендерджеты" увидели нас бросились наутек в сторону моря. Пепеляев с малой дистанции, открыл огонь по одному, я поймал в прицел другого, который со снижением и форсажем, оставляя дымный след, удирает в море. "Зажал" я его в ромбике прицела и открыл огонь с дистанции 800 метров. Трасса своим огненным пунктиром вошла в "Тендерджет" точно, где была центральная марка прицела. Снаряды ударили по кабине, и "Тендерджет" с левым креном, перейдя на нос, ткнулся в море. Глубина была небольшая, и его хвост торчал из воды. Я взял ручку управления на себя, чтобы набрать высоту и пристроиться к ведущей паре. Мой МИГ "задрал" нос, а наверху... рой "Тандерджетов". Пришлось немедленно дать правой ноги и свалить самолет на плоскость и, вниз, быстрее к берегу, а то море там было какое-то неприятливое, мутное. Волны серо-коричневого оттенка – неприятно... да и приказ был нарушен – на море не ходить! Вот и берего-

вая черта. Набираю высоту. Смотрю, выходят из боя и другие самолеты. Мы собираемся в боевой порядок и идем домой. Горючего в баках остается мало.

В одно замечательное ноябрьское утро, когда солнце вяло поднималось над горизонтом, мы вылетели четверкой на свободную охоту. Рел четверку А.И.Митусов. В паре со мной шел Володя Иштокин. Он увидел противника первым. Володя обладал исключительной остротой зрения. Видимо, врожденные качества казаха — красы степей, сказывались в нем. Противник большой группой "Сейбров" летал в разных направлениях между Икхеньяном и берегом моря. Ходил он одиночно и парами, без какого-либо целенаправленного движения. По всей вероятности "Сейбры" знакомились с воздушной обстановкой и облетывал район боевых действий. Видимо, у них пришло пополнение, или возможно они просто поставили заслон на пути движения наших групп. Митусов увеличил скорость и пошел в обход этого района слева. Я тоже дал полный газ, но отстал. Мне пришлось со снижением на 1000 метров подойти под пару митусова, чтобы сохранить фронт полета по вертикали. Мы вошли в зону противника с тыльной стороны на разных высотах. Противник нас с этого направления не ожидал. Мой МИГ, почему-то, не хотел набирать скорость. Я поставил кран уборки шасси из нейтрального положения на уборку для дополнительного поджатия щитков шасси. Скоро, мой МИГ стал вести себя немного лучше. В это время Митусов открыл огонь по "Сейбру", который, падая, пролетел впереди меня, переваливаясь с крыла на крыло, как бы падая листом с углом траектории падения до 70 градусов. Ну, думаю, есть один! Смотрю впереди меня показался еще один "Сейбр". Володя передает по радио: "Бей!" Я дал очередь с дистанции 600 метров, но — поздно. Противник заметил

меня и резко рванул вправо, в сторону моей атаки, а затем-вниз. Идем дальше вглубь этого объема, начиненного "Сейбрами". В группе самолетов противника поднялась тревога — "Сейбры" энергичней начали маневрировать. Вижу, чуть выше и впереди меня идет пара "Сейбров" в сторону моря, метров 300 до нее по дистанции. Прицеливаюсь по ведущему пары в упрежденную точку и даю очередь из двух пушек, и, к большой моей радости, вижу, как трасса огненного пунктира и цель сошлись в одной точке. Ведущий "Сейбр", почти сразу стал падать отвесно и беспорядочно, кувыркаясь с крыла на крыло, а ведомый продолжал полет по прямой. Мы уходим на солнышко с левым разворотом, чтобы еще больше удалиться в сторону противника. Смотрю, на нас вертикально снизу идет "Сейбр". И осматриваюсь — ищу своего ведомого. Нет, не вижу. Солнце мешает посмотреть зону справа, и только, и только опустив светофильтровые очки на глаза, я разглядел его — стоит на месте. А "Сейбр", тем временем, не доходя до меня метров 200, развернулся и, увидя нас, бросился вниз. И не стал его преследовать, терять высоту в тылу противника не было смысла, да и машина, все же не набирала так быстро скорость. А соблазн был велик. Уж больно выгодно он выскочил немного ниже и чуть впереди меня. И просто растерялся... так вот, без боя, расстреливать самолет — это секундное колебание и, я потерял время для атаки, да еще и на осмотрительность. Пришлось только подсадовать на свою нерасторопность в прицеливании. Домой мы вернулись благополучно. Горючее было на исходе.

Воздушные бои в стратосфере имели свою особенность. Как-то А.И.Митусов рассказывал, что половина сбитых им самолетов была уничтожена на больших высотах. Объясняется это тем, что ему чаще всего приходилось бывать в группе прикрытия. Действия такой груп-

пы своеобразны — в любом бою надо быть выше противника, чтобы не дать ему возможности атаковать наши самолеты, действующие на меньших высотах. На группу прикрытия, естественно, возлагалась и борьба с вражескими "охотниками", которые стремились держаться на самой "крыше" воздушного боя, то есть на 500–1000 метров выше самого верхнего эшелона боевого порядка. В таких группах прикрытия очень часто приходилось бывать и мне. В один из осенних дней группа наших самолетов была направлена для отражения налета противника. На высоте 11000 метров мы вышли в район Намси. Внизу видны были "шутнг-стары" и "Тандерджеты" противника, штурмующие наземные объекты, а сверху их прикрывали "Сейбры". По нижнему эшелону противника ударили наши соседи — летчики Куманичкина, а с верхним эшелоном разделились мы. Нашу группу вел Пепеляев. Накануне мне назначили в ведомые Володю Иштокина — внешне и душевно симпатичного паренька, остроумного весельчака. Он из тех молодых людей, которые сразу завабывают симпатии у товарищей своим трудолюбием, уважительной честностью и остроумием. На любой случай у него был готов ответ с тонким юмором, от которого некоторых прогибало до "седьмого пота" от стыда, а некоторые хохотали до боли под ложечкой. Прибыл он к нам в полк с пополнением летного состава нашей дивизии и сразу полюбился всем. Дали мы ему боевую кличку — "Туркмен", на самом деле он был казах и не обижался за "туркмена". Заядлый шахматист и любитель играть в пинг-понг он ходил почти в чемпионах, но нашего чемпиона, Нарохина, никак обыграть не мог. У Володи была природная дальность зрения. Противника он видел в полете раньше и дальше всех. Противника на большой дистанции распознать трудно. Мы угадывали его на большом расстоянии только по почерку маневра. Крамаренко

у нас даже приспособил половину бинокля для наблюдения, укрепив ее впереди и рядом с прицелом. Она ему помогала различать противника от своих на предельном для глаза расстоянии. А Володя видел не вооруженным глазом все, за что получал благодарные признания от товарищей. Вечером, после полетов прошедшего дня, мы с ним договорились, что если к нему пристроятся близко "Сейбры", то он должен не дать им вести прицельный огонь по себе. Нырнуть под них полупереворотом, а затем выйти по возможности быстрее на косую полупетлю. "Сейбры" любят гоняться за одиночками. Я тем временем, выйду в хвост противнику и не дам ему атаковать. Этот проигранный на земле вариант и был осуществлен в этом бою, только в более критической ситуации.

К месту боя мы подошли на большой скорости, применив волно-вое движение по траектории в вертикальной плоскости. На пологом снижении набрали максимальную возможную скорость с полным газом, с последующим набором высоты до заданной за счет потери прироста скорости, полученного при снижении. Вошли в зону действия "Сейбров" на их высоте. Завязался бой. Мы рассыпались парами. Моя пара встретилась с шестеркой "Сейбров" на высоте 11000 метров, на встречно пересекающихся курсах. "Четверка" противника была на нашей высоте, а третья пара была чуть ниже. И левым разворотом с набором высоты вывел свою пару на солнце, используя скорость, набранную до встречи. При этом маневре мой ведомый немного отстал, и противник начал сближаться с ним. "Четверка" "Сейбров" упорно преследовала Володю. Он же, видя приближающегося противника, нырнул под атакующих и они с полупереворота погнались за ним, за одиночкой. И поспешил на выручку. Быстро сделал соответствующий маневр и врезался между атакующими парами противника, открыв

огонь по ведомому первой пары с дистанции метров пятьдесят. Смотрю, центральная марка прицела в центре цели, а трасса идет верхом. даю поправку в прицеливании, беру ниже, под обрез фюзеляжа противника. Трасса накрывает "Сейбр". "Сейбр" был какой-то светло-серый, с окрашенными в желтый цвет консолями крыла. Сближение с целью у меня все же было приличное, хотя я и был со всех пушек, которые тормозили значительно, и я, конечно, терял скорость, но сближение было достаточно быстрое. "Вот уже видны заклепки на швах "Сейбра", пора отворачивать, а то столкнусь", - подумал я. С правой стороны цели показалась какая-то бронзовая цепочка, которая блестя извивалась змейкой на солнце - это были крупнокалиберные патроны пулеметов "Сейбра" - мои снаряды попали в его ящик боекомплекта. Вдруг "Сейбр" словно замер в воздухе, я успел выхватить свою машину вверх, как подо мной образовалось облако от взрыва этого "Сейбра". Ведущий этой пары противника так увлекся погоней за Иштокиным, что не заметил исчезновения своего ведомого. Несколько секунд вся цепочка - самолет Володи, ведущего вражеской группы, мой МИГ и преследующая меня вторая пара самолетов противника, без единого выстрела шла на одиннадцатикилометровой высоте. Самолет Иштокина шел вверх, противник, не отставая за ним. Я дал по нему очередь, но трасса прошла ниже цели. Взяв в обрамление ромбиков прицела самолет противника, и установив центральную марку на кабину, я дал залп из всех пушек и увидел, что трасса накрыла кабину "Сейбра". В кабину ударили снаряды от 37 миллиметровой пушки, это я ясно видел по ее трассирующим шарам. "Сейбр" почти сразу свалился на левое крыло, перешел на нос и пошел к земле. Слышу голос Володи: "Один горит". Огня я не видел, это произошло очень быстро, мое внима-

ние было приковано к самолету моего напарника, и мне не хотелось его потерять из виду при моем наблюдении за падающим самолетом. Я строил свой маневр так, чтобы Володя мог быстрее пристроиться ко мне. Вторая пара "Сейбров" вела огонь по мне. Это я увидел, когда Володя слева направо проскочил у меня за хвостом, ведя заградительный огонь по "Себрам". И резко, насколько позволяла высота полета, развернул влево свою машину навстречу противнику. Одновременно Володя делал то же самое, только с правым разворотом. Мы вышли фронтом в обратном направлении с интервалом метров 800, а "Сейбры" оказались между нами, чуть ниже и впереди нас, сохраняя плотный строй "крыло в крыло". даю команду: "Берем в клещи!", и на встречном курсе, сверху атакуем их. "Сейбры не выдерживают нашей атаки, делают переворот и уходят в облачность. Мы возвращаемся домой. После посадки, на другом конце аэродрома мы проругали мимо стоянки корейских и китайских машин. Смотрю, их техники и летчики выбегают к рулежной дорожке и что-то радостно крича, показывают на нос моей машины. Тут я понял, что они восхищались покрытой копотью стрельбы носовой частью моего самолета. Этот восторг передался и мне. Я чувствовал гордость за силу нашего оружия. У Володиной машины нос самолета был тоже в копоти, он активно вел себя в бою. Действовал грамотно и инициативно, хорошо чувствовал локоть товарища, хотя в боях он был всего третий раз. Командир группы Цепеляев и командир эскадрильи Бокач видели взрывы на земле в этом районе боя. В.К. опять был недоволен моей пленкой, но подходит ко мне инженер по вооружению Алексей Иванович дегтев и говорит: "Борис, не отступай от сбитых, доказывай. На твоей пленке зафиксирован даже взрыв на плоскости первого "Сейбра". Пришлось опять портить себе настроение - обра-

щаться по инстанциям. Плохо, что нам самим заниматься фотопленками было некогда, надо было отдохнуть до следующего вылета.

Полеты на больших высотах показали, что применяемое нами построение боевого порядка несколько затрудняет действия летчиков. Вместо восьмерок мы стали летать шестерками. При этом мы сблизили пары самолетов друг к другу, уплотнили весь строй, так как на больших высотах отпала необходимость иметь превышение между парами, а всякий нагон требовал много времени. Строй шестерок облегчил маневрирование и обеспечил достаточную осмотрительность, в том числе и при выполнении разворотов на большой высоте. Новый боевой порядок облегчил борьбу с "охотниками" противника, применявшими довольно эффективный прием.. Получив небольшое превышение над нашими самолетами, группа таких "охотников" сближалась на встречных курсах. Затем, в полутора-двух километрах от наших головных машин, вражеские пилоты поворачивали свои самолеты на спину и, пропуская нас вперед, сразу заходили в хвост нашим самолетам. После того, как этот прием перестал приносить врагу успех, они сами стали применять на больших высотах строй шестерки.

Грамотная техника пилотирования, находчивость и решительность особенно необходимы при полете в стратосфере. Самой спецификой полета, поставленного в условиях дефицита времени, отличались эти полеты. Психические процессы в полете заставляли работать мозг напряженно. При полете на больших скоростях и высотах в 11000 - 13000 метров летчику-истребителю очень трудно вести поиск противника, определять точно расстояние до него, курс вражеских самолетов. Яркий солнечный свет на этих высотах раздражающе действует на глаза, они быстро утомляются. Устает и весь организм. Чтобы добиться успеха в боях на таких высотах, необходима высокая стойкость, выносливость, хорошая физическая подготовка, умение

разгадывать замысел противника и, молниеносно оценивая обстановку, опережать его действия, навязывать свою волю. В сочетании с высоким сознанием своего воинского долга эти качества помогали многим нашим летчикам в самой трудной обстановке побеждать врага, совершать подвиги. Когда было необходимо, наши летчики сражались с врагом на поврежденных машинах, имея серьезные ранения. Летчик Капранов, например, не вышел из боя, чтобы не ослабить группу даже после того, как вражеская пуля, влетевшая в кабину его самолета, словно ножом, отрезала ему мизинец левой руки.

Современные реактивные истребители внешне очень похожи друг на друга. В массовом бою, особенно на большой дистанции, трудно определить какой из самолетов свой, а какой — чужой. Американцы несколько раз пытались воспользоваться этим для внезапных атак. Однако наши летчики, благодаря высокой бдительности, и настойчивому изучению особенностей техники и тактики врага, как правило, сразу отличали свои самолеты от аналогичных по схеме американских "Сейбров" F-86. Это умение по еле видимому силуэту и по летному "почерку" отличить врага позволило летчику Иванову и его ведомым в один из августовских дней увеличить на две машины свой счет сбитых американских самолетов.

Произошло это так... Четверка наших машин возвращалась с задания. Неожиданно к ней слева пристроилась пара "Сейбров". Ведомый сообщил об этом ведущему. Чтобы не "спугнуть врага", ведущий продолжал полет по прямой, надеясь на то, что летчики второй нашей пары, незаметно уменьшив скорость, зайдут в хвост вражеским самолетам и атакут их. Но командир второй пары слишком резким маневром раскрыл свои намерения, и американцы сумели уйти из-под удара. После посадки пришлось подробно проанализировать действия

ведомой пары. Было разъяснено, что в подобных случаях порой нельзя ожидать прямой команды ведущего, ибо радиоперехват противником может насторожить врага. Инициативные же действия, умение как можно дольше не раскрывать своих намерений позволяет нанести врагу удар внезапно, с выгодных позиций... Разбор полета оказался своевременным. Буквально через несколько часов, во время второго боевого вылета этой же группы, к ней опять пристроились два "Сейбра". На этот раз ведомые действовали более инициативно и скрытно, вышли в хвост "Сейбрам". Враг поздно заметил опасность. Пушечные очереди наших истребителей были точными...

О необходимости все время учитывать особенности поведения самолета на больших высотах говорит и поучительный бой, проведенный нами зимой над одним из важных тыловых районов Северной Кореи. В этот раз противник решил использовать в качестве бомбардировщиков истребители типа "Сейбр". Машины, несшие бомбы, шли ниже слоя инверсии. Непосредственное прикрытие, состоящее тоже из "Сейбров", шло в самом слое инверсии и служило, как бы приманкой для наших истребителей. Основная масса врага шла на высоте 12000 и 13000 метров.

На перехват вражеских машин взлетело восемнадцать наших самолетов. Определив боевой порядок врага, мы разбились на три группы. Одна из этих групп должна была связать боем верхний эшелон противника, вторая — отвлечь на себя истребителей непосредственного прикрытия, а третья — любой ценой не должна была допустить самолеты, имеющие бомбы, к цели. Бой завязался на всех трех ярусах. Нашей первой группе, состоящей из шести самолетов, сразу же повезло. Один из летчиков не смог правильно выполнить маневр на высоте 12000 метров и отстал. Он присоединился к самолетам, действовавшим ниже, но верхней группе стало трудней сра-

жаться с многочисленным противником. В известной степени выручило наших летчиков решение командира сыграть на психологии противника. Зная стремление противника гоняться за одиночными нашими самолетами, он приказал летчику без ведомого выйти из строя. "Четверка" "Сейбров" сразу же отделилась от основной группы и погналась за этой машиной. Учитывая, что набор высоты и восходящая спираль позволяют, используя преимущество в мощности двигателя нашего самолета, быстро отрываться от противника и перейти в атаку, наш летчик ввел самолет в восходящую спираль. Противник потянулся за ним. Еще две "четверки Сейбров" легли в мелкий вираж ниже, ожидая когда наша машина потеряет скорость и свалится в штопор. Но этого момента противник так и не дождался. На высоте 14 метров наш летчик перевел машину в горизонтальный полет, а затем атаковал ближайшую пару "Сейбров". В то же время наша "четверка", разделившись на пары, сумела нанести противнику ощутимые удары. Искусно сделав энергичный разворот на этой высоте, Митусов сбивает одного "Сейбра", а через минуту Льву Ивановичу с ведомым удалось поджечь второй вражеский самолет. Вскоре паре Митусова удалось накрыть очередью еще один самолет противника.

Успехи наших летчиков в боях на больших высотах вынуждена была даже признать американская печать. Обозреватель журнала "Лук" Флетчер Инбелль в одной из своих статей писал: "Красный... пилот... взлетает к солнцу, посмеиваясь над Америкой и ее хваленной авиацией. Американский летчик-истребитель летит ниже его и отсает от него..." ... Коммунисты бесспорно могут вытеснить нас из воздушного пространства в любой месяц, когда они захотят это сделать..." Таковыми статьями они нагнетали военный психоз.

Конечно, борьба с авиацией интервентов в Корее для наших лет-

чиков была не такой простой и легкой, как писал это американский корреспондент. За все время моего участия в боях я не помню случая, чтобы нам пришлось сражаться с равным по численности противником. Чаще всего вражеских самолетов было вдвое, втрое, в пять, а то и в десять раз больше наших. Судя по рассказам товарищей, с таким же превосходящим по численности противником обычно приходилось сражаться и летчикам других наших подразделений.

Ведя бои в стратосфере, мы все время учились. Каждый летчик, лично убедился, что на высоте 14000 метров нельзя действовать так же, как на высоте, скажем, в 10000 метров. Там, в стратосфере меньше диапазон рабочих скоростей, поэтому нельзя допускать большие крены при виражах и разворотах. Вообще, самолет в стратосфере становится более инертным, маневр в горизонтальной и вертикальной плоскости осложняется. Отсюда и бой не может носить такого энергичного характера в маневре, как на меньших высотах. На этих высотах управлением надо действовать более плавно, но, конечно достаточно энергично и точно.

...Однажды Иван Никитович решил провести боевую операцию по радио. Он знал, что противник хорошо использует радиоперехват и информирует своих о наших намерениях и действиях, даже пытается иногда вмешиваться в команды боя на русском языке. Противник никак не мог подобрать удачно интонацию Кожедуба по радио-разговору, и ему приходилось применять радиопомехи, чтобы как-то исказить радиообмен. И вот, используя их любопытство в этом вопросе, была разработана операция, которая потребовала минимального количества радиотехнических средств и самолетов для ее осуществления. Начальник связи Р.Е.милюков дополнительно выбросил несколько радиоточек для полного радиообмена "земля-воздух".

И как только все было готово, три наших пары самолетов поднялись в воздух, взяв себе каждая позывные ведущих групп. .. тоже был в этой группе. Слышим информацию станции наведения: "Противник большой группой подходит к "сосиске". "Сосиска" это район дельты реки в Корее на самом изломе Корейского полуострова, на карте очень похожий на сосиску. И Иван Никитович окрестил этот район именно так. Наши все это знали и прекрасно ориентировались в воздушной обстановке. Часто можно было слышать по радио: "Бой идет на "сосиске". Все туда!", и все направляли свои машины в этот район. Там же были и наши станции наведения. Итак, наша шестерка шла на большой высоте, на интервалах и дистанции зрительной связи между парами и вела по радио обмен "воздух-воздух" и "воздух-земля", прослушивая работу всех наземных информационных средств. Ведущий одной из пар, после информации с земли о противнике, передает: "Противника вижу. Приготовиться к атаке." и передает команду другой "группе" - паре - "Заходит в атаку справа сверху" и так далее. Слышим, станция наведения передает, что "Сейбры" бросают подвесные баки с горючим, то есть готовятся к бою. Мы ведем переговоры с третьей парой, которая тоже передает, что "Сейбры" бросают баки - они это видят и принимают меры предосторожности, чтобы кто-нибудь не столкнулся с падающими баками. Ведущая пара, а по позывному - целая наша группа, передает, что заходит слева для атаки противника. Противник очень встревожен. Их локаторы на земле, никого не видят. Мы находимся слишком далеко, а по радиообмену, бой вот-вот начнется. "Видимо, применено какое-то новое противолокационное средство", - думают они. "Сейбры" истратив горючее, возвращаются на свою базу, и нам тоже больше делать нечего - идем на свой аэродром. Вот так, не вступив в прямой контакт с противником, мы выиграли бой. Противник

свою задачу не выполнил.

Как-то я, раненый, встретился в госпитале с одним артиллеристом-зенитчиком из района "сосиски". Этот зенитчик в разговоре сказал мне: "Как только мы услышим, что наши пошли на взлет, мы садимся на лафеты пушек и смотрим, как американцы удирают в сторону моря. Вот как они вас боятся!" Это было приятно слушать из уст солдата.

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

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

АЭРОДРОМ МЯУ — ГОУ

"...А степная трава пахнет горечью..."

Недалеко от аэродрома Мяу-Гоу, где мы базировались, был военный городок, в котором мы жили. Он был обнесен колючей проволокой в три ряда, так же как и в Аньшани. Двухэтажные дома с удобствами были просторнее и, почему-то, чище, чем в Аньшани. Разместились мы в комнатах по звеньям и эскадрильям. Комнаты были скромно меблированы. Кровати снабжены москитными сетками. На окнах висели добротно сделанные двойные светомаскировочные шторы из черного и красного материала, сшитого вдвойне. Все это создавало своеобразный уют в помещении. В длинном и довольно широком коридоре стояли столы для игры в пинг-понг. После полетов мы разгреывали на них целые баталии — устраивали своеобраз-

ные соревнования до самого отхода ко сну. Заснуть нам часто мешали ночные налеты американцев. Пришлось нам их обрабатывать и ночью. Для этого была выделена летная часть, которая с успехом справлялась с задачей. Как-то я встретился с Михаилом Ивановичем Богдановым, который мне как-то напомнил и рассказал некоторые детали в работе ночников... Когда стали сбивать американские самолеты ночью, им это не понравилось. Они стали применять различные приемы маскировки: выкрашивали низ самолетов специальной черной краской, не отражающейся в прожекторных лучах, строили боевые порядки эшелонированно по высоте, выделяли специальные самолеты для маскированных атак по нашим самолетам до его сбивания, которые попадали кому-нибудь из них на прикол. Один из наших летчиков привез на своем МИГе более сотни пробойн, но благополучно сел на свой аэродром, понав под такой конвейер атак. Видимо для "конвейера" использовались приводные средства, установленные на самолетах противника. Итак, с наступлением темноты начинались действия ночной авиации противника. Прилетали сначала Б-26 — это средний бомбардировщик. Они охотились за световыми ориентирами и бомбили их мелкими бомбами. За этот самолет называли "старшиной", который обычно укладывает всех спать. Зенитчики, конечно, открывали огонь, и небо расчерчивалось огненными пунктирами трасс малокалиберной скорострельной артиллерии. Однажды прожектористы, выслав засаду в сопки, поймали такого "охотника". Он шел на малой высоте и кидал бомбочки. Наши прожектористы, неожиданно для него, осветили лучом прожектора прямо в лоб. Б-26 как шархнется от луча в сторону и угодил прямо в сопку, как говорят, "сразу успокоился". Б-29 летали ночью целыми колоннами и разбивали бетонные взлетные полосы специальными бомбами, предварительно забив все радиолокационные станции зенит-

чиков.

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

К месту падения МИГ-15, в скором времени подошел американский военный корабль. Они зацепили МИГ за хвост тросом, подняли на палубу и уплыли, предварительно дав залп из пушек, видимо дали салют. Вот к чему приводила несогласованность действий с нашими командным пунктом. Это был не первый случай. Однажды мы возвращаемся с боевого задания и видим, ниже нас на пересекаю-

щихся курсах идет "девятка" бомбардировщиков. По конструкции определяем, что это наши самолеты Ту-2, но мы знаем, что в нашем районе бомбардировщиков нет, и тем более наших. Запрашиваем по радио КП, с КП нам сообщили, что это наши соседи, то есть китайцы, пошли бомбить прибрежные острова, на которых была американская система наведения. С КП нам приказали следовать домой. Мы приземлились, зарулили на стоянки, каждый самолет имел свой "капонир", и идем в летный домик для разбора вылета. И вдруг, видим, к нам на аэродром садятся изрешеченные три машины Ту-2 с китайскими опознавательными знаками, а их было девять!... Мы в недоумении. Оказалось, что шесть машин сбили "Сейбры", которые их атаковали над морем в момент бомбежки. Ну что стоило китайскому командованию связаться с нашим КП и попросить прикрыть район действия китайских бомбардировщиков. Это было еще одним доказательством, что китайцы всячески игнорировали нашу оперативную помощь еще в самом начале своего становления. Однажды нашим советникам пришлось долго доказывать китайскому командованию то, что летчиков надо кормить по норме, как следует, а то они не смогут летать. А китайцы вот что сделали: передали все довольствие летного состава техникам, обслуживающим самолеты, а довольствие технического состава — летчикам, так как летчики летают только 50 минут, и то не каждый день, а техсостав целыми днями находится на аэродроме — так доказывали они. С большим трудом наши советники переубедили их в этом.

Однажды наши советники спасли жизнь одному китайскому молодому летчику, который неудачно приземлился на МИГ-15 и сломал у него шасси. Китайцы приговорили его к смертной казни, видимо, жизнь человека для них — пустяк. Они мотивировали свое решение

тем, что за эти самолеты они платят большие деньги, а он их ломает. Наши советники доказывали, что обучит летчика гораздо сложнее, чем сделать самолет. Они пообещали помочь в ремонте или приобретении нового самолета. Летчик остался жив.

Для ремонтных работ летного поля на аэродром часто приводили большое количество крестьян из близко расположенных населенных пунктов. Каждый шел со своим орудием труда: лопатами, корзинами на коромыслах для перетаскивания грунта, которыми укрепляли дамбы вокруг аэродрома. Работали они за двухразовое легкое питание. Двигались они с этими корзинами в медленном темпе, размеренно и не спеша. Накладывали в них землю не полностью до краев, как это водится у нас, а всего на половину корзины. И вот командир эскадрильи Шеломонов решил показать им как надо работать. Взял у одного из рабочих коромысло с двумя корзинами на концах и попросил нагрузить их с верхом землей. Тут же все остальные работники бросили работу и стали смотреть, что же будет дальше? Вообще-то они любят разные зрелища. Шеломонов поднял корзинки, наполненные с верхом, и пошел. Через несколько шагов, бамбуковое коромысло сломалось, к большому огорчению зрителей, и особенно хозяина, оставшегося без своего орудия труда. Пришлось ему искать другую палку вместо сломанной. Пример загрузки корзинок ни на кого не повлиял. Они продолжали работать так, как и работали: не спеша, размеренно и без всяких перерывов. Мы их называли "шагающими экскаваторами".

...Наши летчики любили выполнять различные физические упражнения в перерывах отдыха между вылетами: кто вертелся на турнике, кто играл в городки, кто помогал техническому составу выигрывать футбольные баталии между полками. Иван Никитович увлекал-

ся гирями, и вот, как-то он привлек общее внимание своими упражнениями китайцев и корейцев, находящихся поблизости. Они стояли и смотрели на его упражнения, покачивая головами, лопотали что-то по своему. Вдруг Иван Никитович берет двоих зрителей за пояса и поднимает вверх. Вся толпа бросилась в рассыпную и спряталась за домик Ю. Наиболее "храбрые" выглядывали из-за угла, видимо, любопытство брало верх, а что же будет дальше? Иван Никитович улыбнулся и спокойно поставил перепуганных китайцев на землю. Это вызвало неопиcуемый восторг у остальных, которые видели добродушную улыбку нашего командира.

Были у нас в полку два усача, в смысле с большими усами, Володя Алфеев и Лев Иванов. На счету у каждого было до десятка сбитых самолетов противника, они были представлены к званию Героя Советского Союза, но почему-то утверждения не было. И тоже носил усы до тех пор, пока кислородной маской в полете не растер кожу под ними, пришлось, по этой причине, с ними расстаться. А ребята умудрялись их не сбривать до самого конца нашей работы. Так вот, эти усы вызывали восторг у местных жителей, у которых "растительность" на лице бывает редко. Из-за своего любопытства они не раз пытались пощупать усы, восхищение при этом выражалось восклицаниями, качанием головой и каким-то поканьем языком. Иногда надоедало нашим усачам это "внимание", они вполне добродушно делали движение челюстями, предупреждая, что сейчас укусят за руку. Это вызывало взрыв хохота. Мы смеяться любили. У нас были свои заводилы, которые имеются в каждом коллективе. Таким заводилой был у нас Лев Иванов, остроумный, симпатичный товарищ. У него было много разных прибауток, сказанных во время и к месту. Если собирались в кружок, где были Володя Иштокин, Лев Иванов и Володя Алфеев, то считай, уйдешь оттуда, уставший от смеха. И, не случайно,

они все любили играть в шахматы. Надо же, в конце концов, и "серьезно подумать", сделать передышку в веселом своем настроении. да и там игра часто приобретала веселый характер, если в этом участвовал Алексей Иванович Митусов тоже представленный к званию Героя Советского Союза и тоже это представление не было утверждено. Он играл в шахматы в любое свободное от полетов время и часто подшучивал над партнерами. А ведущим партнером у него, почти всегда был Лев Иванов.

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

Нам выдавали 30% надбавку, так называемых, "полевых денег" в местной валюте, на которую мы покупали различные товары в специализированном магазине городка. Питались мы в столовой с очень вместительным залом все вместе. Иван Никитович со своими помощниками тоже принимал пищу в этой же зале.

Однажды, Иван Никитович, проходя между столиками, увидел, что Сама Литвинюк сидел что-то пригорюнившись. Кожедуб подошел к нему, поговорил, положив ласково руку на плечо, подбодрил его и Саня повеселел, настроение у него улучшилось. При разговоре, когда мы вспоминаем то время, Саня всегда с большим теплом отзы-

вается об этой беседе.

Сиделись мы за круглые столы по восемь человек. В этой большой столовой городка пищу мы принимали 2 раза в день — утром, рано на рассвете, когда еще солнышко не встало, мы подкреплялись чашкой кофе или какао, положив в нее ложку сливочного масла и, закусив печеньем или кусочком колотого плиточного шоколада, отправлялись на аэродром. другая пища в эти предрассветные часы просто не вызвала аппетита. И еще вечером, после полетов, тогда мы спокойно съедали фирменные блюда: по две порции шашлыка и по две порции отваренных, а потом хорошо поджаренных пельменей, конечно, предварительно выпив грамм сто, сто пятьдесят спиртного. На столах у нас было сервировано по бутылке портвейна. Но, представьте себе, никто больше положенной нормы не выпивал. Мы еще смеялись: дома бы все бутылки были пусты, а здесь все остается. И, действительно, каждый знал, что завтра боевые вылеты с большими перегрузками, и что может быть потеряна правильная реакция на сложившуюся воздушную обстановку.

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

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

Около девяти часов утра к нам на аэродром привозили настоящий завтрак. Позавтракать нам почти никогда спокойно не удавалось. Так же было и с обедом. После вылетов терялся аппетит. Американцы специально организовывали налеты в часы нашего приема пищи. Они знали, что наполненный желудок при перегрузках будет

иметь очень большой вес и, следовательно, изменит свое местоположение, что отразится на состоянии здоровья и на самочувствие. Вот поэтому большинство положенных калорий мы принимали в ужин и, для разрядки нервной системы, принимали свои "боевые" сто грамм. Это помогало нам быстрее уснуть. Иногда появлялось настроение выпит водочки, купленной в магазине, еще до ужина, в узком кругу товарищей, именно в запретной обстановке, как говорится, на ходу, закусив яблоком. Но не знаю почему, но это было приятней, чем в открытую, за столом, бесплатно и пей, сколько твоей душе угодно. Конечно, после такой процедуры, на столе в столовой оставалась почти вся выпивка нетронутой. Никто больше своей нормы не употреблял. Был очень жесткий самоконтроль. Видимо, есть какая-то психологически тонкая сторона именно в таком затаенном употреблении спиртного в узком кругу товарищей.

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

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

Одевались мы по-разному. В жаркое время — летная куртка на майку-сетку, с левой стороны десантный нож, с правой — кобура с

пистолетом, брюки на выпуск из хлопчатобумажной ткани темно-синего цвета, заправленные в красно-коричневые сапоги. В весенне-осеннее время сапоги были на меху. На голове шляпа или кепка. Иногда мы ходили в форме китайских добровольцев. Вместо летной куртки, одевали зеленую хлопчатобумажную тужурку (зимой обмундирование было суконное такого же цвета).

В период дождей после полетов приходилось надевать резиновые сапоги и плащи-дождевики, купленные в магазине. С неба, словно с ушата непрерывно лилась вода. На соседнем аэродроме "куманичкинцы" приобрели обезьянку и дали ей кличку Мартын. Он скрасил трудную солдатскую жизнь теплом своим и дружбой с людьми. Мартын развлекал своими проделками ребят, которые прощали ему все шалости. Все ребята очень трогательно о нем заботились, когда он в морозные дни отморозил себе все четыре лапки, бегая босиком по посадочной полосе, выложенной из металлических плит. Он сидел на руках с такой страдальческой мордочкой, что у всех вызывал жалость, показывая забинтованные свои лапки.

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

В период дождей мы провели 22 августа 1951 года читательскую конференцию по книге И.Е. Кожедуба "Служу Родине". Пригласили на нее и автора, который охотно согласился, чем доставил ребятам большое удовольствие. Ребята слушали Кожедуба с большим интересом. Он рассказал много поучительного из боевых эпизодов.

Конференция превратилась в методическое занятие. Говорили больше не о художественной стороне книги, а о людях и их волевым процессе при ведении боевых действий. Подробно разбирались приемы воздушного боя. Я исполнял тогда обязанности погибшего заместителя эскадрильи В. Марионова, и большую помощь в организации этой встречи мне оказали наш заместитель командира по политчасти П. А. Докучаев и парторг полка В. Ф. Шпилько. Они сумели подговорить к выступлениям товарищей, а это было необходимо сделать, так как боевая обстановка не отпускала больше двух часов на это мероприятие.

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

Как-то нам всем приказали сесть в кабины самолетов и одеть кислородные маски. Оказывается, к нам на аэродром садился транспортный самолет, направляющийся в район вспыхнувших очагов чумы на корейской территории. В самолете были эпидемиологи социалистических и других стран, которые не должны были встречаться с нами, то есть увидеть русских. Самолет приземлился и зарулил на заправ-

ку в район расположения корейцев и китайцев. Нас они не видели. Помощь корейцам была необходима, так как боролись с очагами заражения они варварским способом: просто опахивали джунгли и скигали всех находящихся там. Прививок они не делали, и поэтому им необходима была эта помощь.

18 октября нашу эскадрилью отправили на две недели в порт дальний в санаторий для отдыха. Путевки туда нам любезно предоставило местное командование. Наш дивизионный врач Е.И. Васюков добился, чтобы все подразделения побывали там по очереди разрядились от напряженной обстановки. От местных летчиков мне стало известно, что здесь, в одной из истребительных дивизий, несут службу мои товарищи по Армавирскому училищу Столетов, Цыганков и Борисенко, которые тоже были инструкторами, в свое время. Пройдя обучение в полку боевого применения, они были откомандированы в строевые части, я продолжал работать некоторое время в этом полку и только потом попал в строевую часть. В общей сложности я был инструктором пять лет. И в ведомый мой Николай Бермин встретились с Иваном Столетовым в военной городке близ города дальний. Его жена, Лена, которая была оружейницей в войну, гостеприимно накрыла на стол, и у нас завязалась непринужденная беседа. Мы вспомнили своих друзей и учителей по училищу: Николая Романова, Степана Галажюка, Васю Синкевича, Ивана Непокрытого, Володю Лабанина, Толю Соломенцева, Николая Мишкисва, Олега Шурчкова, Ивана Григорьева, Ивана Корост, Ленью Мещанского, Леонид Макарович Мещанский тоже был в воздушных боях неба Северной Кореи. Сделал семьдесят боевых вылетов, сбил "Сейбра". Был награжден орденом Красной звезды. Это было уже в самом конце войны. Вспомнили наших любимых: начальника училища Кузьму Ивановича Шу-

бина и начальника политотдела Петра Дмитриевича Гаскинского, которые сумели передать нам свою любовь к небу и технике, на которой нам приходилось работать. Находясь в училище, и подружился со своим техником самолета Германом Бескиным, который хорошо ухаживал, именно ухаживал за нашей машиной, чему мы часто удивлялись, как только и где он брал время и столько любви к технике! Летали мы от рассвета до заката, а он вставал раньше нас, а ложился позже, успевал все сделать с большой любовью.

Товарищи упросили меня рассказать о своей работе за время служебной разлуки, и как-то этому был посвящен один из вечеров наших встреч. Я рассказал им, что после отъезда их из училища, я окончил Высшую офицерскую школу летчиков-инструкторов, где инструктором у меня был Вася Шлянин. Там я познакомился с ребятами, приехавшими из других училищ: Валентином Васиным, Николаем Емданишевским, Ледей Яковлевым, Николаем Горяиновым, Георгием Смирновым и многими многими другими. Это были хорошие, добрые товарищи и отличные летчики, каждый из них много сил отдал укреплению кадров нашей славной авиации. После окончания учебы, я опять работал в Армавирском училище.... В конце декабря 1949 года к нам в училище прибыла группа товарищей для отбора летчиков-инструкторов на должность летчиков в парадную дивизию. Руководил этой группой А.А.Микоян. Вызывали они многих товарищей на собеседование, но уехали в начале января 1950 года, из нашего училища только трое: Николай Гербина, Виктор Скрябин, и я. Прибыли мы в эту строевую часть и сразу начали тренировочные полеты. В этой дивизии было немало выпускников нашего училища. Мы встретились с Володей Пронякиным, Сашей Андриановым, Пашей Губо, Петей Каракай, Мишей Боровковым. Приятно было вспомнить

курсантские годы, годы молодости, хотя мы еще были и сами молодыми, нам было всего 26 лет. Встретил я там и своих одноклубных товарищей, которые заканчивали аэроклуб Метростроя: Сашу Паранина, Сашу Горшкова, Ивана Ковалева, Володю Пронякина. Познакомились мы и с Астаховым, о котором немало слышали в дни воздушных парадов, где демонстрировалась мощь нашей авиации. Прибывали товарищи и из других частей и училищ. Вилимо, справедливо говорят, что летная жизнь тем прекрасна, что она коллективна и бескомпромиссна. Несмотря на неустройство быта — негде было разместить в городках семьи, прибывшие с нами. Нам пришлось снять "углы" в близлежащих деревнях. Несмотря на это, настроение все же было приподнятое из-за близости хороших товарищей и друзей, правда, жены и дети не выражали восхищения своим положением. В распутицу нашему врачу Виктору Ивановичу Трудно было пробиться к больным детям: вода на дорогах заливала за голенища сапог, а он все-таки приходил всегда на вызовы. Иногда таким людям просто от души хотелось молча поклониться, незаметные, порой тихие по характеру — труженики медицины были с большим человеколюбивым сердцем в груди. Спасибо им всем, что они еще существуют на земле.

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

В феврале полк, в котором мы находились, был поднят по тревоге и отбыл в Китай. Нас, вновь прибывших, перевели в другой полк, который прибыл на замену. Этот полк был не меньше знаменит своими боевыми подвигами в годы Отечественной войны, чем ушед-

ший. Вскоре началась подготовка к воздушному параду над Красной площадью в день 1 Мая. Погода, в ту весну, была очень неустойчивая. Её приходилось просто "ловить", и в каждый вылет вкладывать максимум своих сил, отдавать всего себя полету. Сначала приывкали к видимому положению самолетов, расставленных на земле тройками в парадном строю, запоминали дистанцию и интервалы, а потом тренировались в воздухе, в проходе над стартом, где с земли нас фотографировали на киноленту. После чего был разбор полетов с показом киноснимков. А тут уж никуда не денешься, все ошибки видны.

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

...От тренировок в полете колонной звеньев в составе полка переходили к тренировочным полетам всей дивизией. Здесь масштабы полетов были побольше: с проработкой маршрута полетов на малой высоте по земным ориентирам и цветовым дымам, расставленным на земле. В этот комплекс тренировок включались полеты с прохо-

дом каждой группы по секундным отметкам времени разворотов. Для ведущих групп и звеньев иногда устраивали полный проход парадного маршрута, с использованием световых маяков на крышах высотных зданий с таким расчетом, чтобы их створ был виден низколетящим самолетам. Ведущие сохраняли дистанцию зрительно и контролировали себя по прицелу. При полете колонны звеньев по парадному маршруту многое зависело от уравновешенности полета ведущего звена колонны. Все его "смычки" скоростью увеличенной волной отдавались на хвосте колонны. Иногда, через Москву ведущий проходил на скорости 350 км/час, а хвостовые звенья увеличивали скорость за 1000, чтобы не отстать. При развороте на финишную прямую, как говорят, на боевой курс, мы встречались с бомбардировщиками, идущими выше нас. Скорость у них была меньше, и мы обгоняли их по маршруту, проходя Красную площадь первыми. Центральный аэродром проходили по белой указательной стрелке, держа в створе световые маяки на высотных домах. На малой высоте и большой скорости рассмотреть что-либо на праздничных улицах Москвы было почти невозможно, да и отрывать взгляд от ведущего нельзя, сразу же потеряешь свое место в строю. Красную площадь проскакивали мгновенно. Секунда, и Исторический музей и храм Василия Блаженного уже позади. Один глубокий воздух, и уже засверкали заливные луга Люберецкого района. Идем в набор высоты, "с плеч" сваливается громадный груз. По радио слышим благодарность от министра обороны Василевского: "Хорошо прошли. Молодцы!" Настроение превосходное! Теплым покоем наливается все тело, грудь - дыхание ровное, движение машин в воздухе спокойное, уверенное. Осматриваемся - все в сборе, никто не отстал, не пошел на вынужденную посадку. Такая посадка была бы очень сложной, на крыши домов и улиц Москвы садиться не разрешалось.

Единственное место в Москве для этого было пригодно — это только Москва-река, где специально дежурили спасательные катера, а за Москвой — заливные луга в районе Люберец. В дни праздника Великого Октября маршрут полета оставался прежний, но погода усложняла весь полет. Иногда приходилось наблюдать интересное явление: когда на большой скорости скачки уплотнения влажного воздуха на крыльях и других частях самолета обозначались в виде острых облачных всплесков. Самолет слегка встряхивало, и как будто кто-то ударял по нему. Воздушный парад и подготовка к нему в дни празднования Воздушного Флота отличались от остальных своей праздничной программой и настроением. Тренировались пилотажники над аэродромом. Нам было веселее, все-таки летний период не всегда он нас баловал погодой, но все-таки лето... Режим в дни подготовки был строгий, никаких излишеств, летный состав в предпраздничные дни был на казарменном положении. Самолеты за три дня до вылета сдавались специальной охране. Аэродром замирал...

...Итак, наш двухнедельный отпуск пролетел быстро. Беседами с товарищами, посещением Порт-Артура 25 октября 1951 года, с его замечательным музеем о славе русского оружия были заполнены последние дни. В Порт-Артуре мы посетили военное кладбище, которое было в образцовом порядке, где даже была установлена гарнизонная служба. Там были похоронены наши товарищи, погибшие в боях. Мы почтили их память молчанием, положив живые цветы на их могилы. "Север" звал нас в часть. В дальнем нас всех называли "северянами". документов у нас никаких не было, пистолеты мы носили в карманах, чтобы не смущать военные патрули. В дальнем мы приобрели гражданскую одежду. При примерке и покупке ее при-

вели китайцев в смятение своими пистолетами, когда перекладывали их из кармана в карман.

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

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

...Как ни странно, но у летчиков неожиданные встречи чаще всего происходят в районе столовой. И у меня там произошла незабываемая встреча с Прием Мальковым, у которого, в свое время, я был инструктором. Урий ехал в командировку, в глубь Кореи,

для обучения корейцев летному делу. Встреча была, буквально, пять минут, но очень приятная. Он был с группой товарищей, которые торопили его сесть в машину.

...Когда я уезжал в Союз, то в госпитале оставался наш инженер полка Федя Кругляков, который не лег в лазарет лечить свою ангину, а продолжал работать и получил осложнение на сердце. Через некоторое время он прибыл в Союз, но поднять его на ноги врачи не смогли. Его жена Мария и дочь Наташа еще пять лет мужественно боролись за его жизнь в домашних условиях, но болезнь не отступила.

ПОСЛЕДНИЕ БОИ

"...Еще немного, еще чуть-чуть!
Последний бой, он трудный
самый..."

Был октябрь 1951 года. Медицинская комиссия предложила многим товарищам уехать в Союз из-за нервного перенапряжения и физических перегрузок организма в воздушных боях, доходящих до болевых ощущений в области сердца, не прекращающихся даже в спокойной наземной обстановке. Многие товарищи приняли это предложение и уехали домой, а некоторые остались по велению сердца и просьбе Ивана Никитовича. Так произошло и со мной. Я решил уехать домой, но вызывает меня заместитель командира по политчасти П.А.Докучаев и просит остаться. Доводы его поколебали мое решение, но сразу ответа я не дал. Появился И.Н.Кожедуб в районе нашего расположения и тоже вызывает меня в летный домик и убедительно доказывает, что мне надо остаться: ведущих групп не

хватает, да и скоро нас сменят, и поедем все вместе, должны же в конце концов договориться о перемирии в Корее. И я решил продолжать боевую работу. Летал все оставшееся время до моего последнего полета, с медицинской поддержкой: каждый день вводили глюкозу внутривенно и кололи стрихнин и мышьяк попеременно. Но многим оставшимся товарищам, в том числе Сане Литвиньку, Льву Иранову и другим давали тоже медицинскую поддержку. Вот ведь как нас вымотала эта реактивная авиация — сразу всего не учесть.

Бои мы вели с неослабляющей силой. Противник был вынужден вводить в бой все новые и новые группы "Сейбров" последних модификаций. Наступил январь 1952 года. К нам прибыла смена — летчики дивизии из ПВО от Е.А.Савицкого, по боевой подготовке занявшие первое место и получившие оценку "хорошо" при инспекции Ф.А.Агальцова. Прибыли они без технического состава. Выходило так, что мы должны были разорвать "по живому телу" весь психологически спаянный нашими командирами и политорганами офицерский коллектив дивизии и оставить наших неутомимых труженников с материальной частью еще на год этой тяжелейшей работы. И.Н.Кожедуб выразил свое недовольство этому решению по инстанции, за что попал в немилость со всеми вытекающими из этого последствиями. Но так или иначе мы постарались как можно лучше ввести в строй наших сменщиков: прочли курс лекций о работе в этом районе; о действиях противника и наших контрприемах; о различных тактических тонкостях боя с разными типами самолетов противника. Мне тоже представили возможность выступить и рассказать о тактике действий истребителей противника на корейском театре военных действий — это было 5 января. После теоретических занятий начался облет района боевых действий и ввод в строй вновь при-

бывших товарищей. Это продолжалось до февраля месяца. И часто потом пытался понять, почему мы, до предела вымотанные в боях люди, так методично вводили в строй своих товарищей? Видимо, чувство локтя в нашем коллективе было развито очень высоко! Когда мы вступали в бои, то нас так не "натаскивали". Мы в бой вступили прямо с ходу.

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

... Только сели завтракать, а тут ракета — по самолетам... И говорю: "Пойдем Хима..." и мы вылетели. Получилось как в кинофильме "В бой идут одни старики". И вылетел последней парой, прикрывая ей ведущую пару заместителя командира полка Алексея Митусова. Нашей группе надо было выйти на самый верх и сбросить всех "Сейбров" оттуда вниз. Смотрю, уже со взлета первые взлетевшие группы вступили в бой. На ЮИ командовал помощник Кожедуба Чупрянин. "Сейбров" пришло много, до 150 штук. Зашли они в "воронку", то есть в мертвую зону, где наш локатор, того времени, не определял цели. Пустили для приманки в инверсию "шестерку", а остальные расположились под инверсией и выше нее. Нас вылетело восемь пар. Смотрю, мой ведомый держит очень большую дистанцию и интервал, ну, приблизительно, как водил раньше четверку. Передаю ему команду подойти ближе. Он это делает, но по-

том удаляется и на одном из разворотов совсем отстал. Ну, думаю, аэродром близко, сядет, а он пристроился к нижней группе и с ними вместе вел бой. Я продолжал один прикрывать пару Митусова. Наша тройка шла вглубь Кореи, на высоте около 12000 метров видим, навстречу нам и немного выше идут 12 "Сейбров". Только встретились с ними, они делают полупереворот и пытаются атаковать нас сзади. Мы плавно переводим свои машины в набор высоты и оставляем противника внизу. Появилась еще восьмерка "Сейбров" выше нас на встречном курсе, а скорость, нами потерянная при наборе высоты, была еще не набрана. "Сейбры" полупереворотом зашли нам в хвост (сближение было быстрое, как будто мы стояли на месте). Обстановка сложилась критическая, надо во что бы то ни стало удержать господство в высоте над противником, что облегчит бой всей нашей группе, а скорости нет, нет и маневра. Принимаю решение, взять всю восьмерку на себя, чем обеспечить возможность активных действий паре Митусова. Передаю по радио свое решение ведущему и начинаю маневр, рассчитанный на психологию противника, который очень любит атаковать одиночек. В данном случае, они остались верны себе: вся восьмерка устремилась за мной. Высота была около 14000 метров. Действовать рулями на этой высоте надо немного плавнее. Я это понимал, но противник наседал, пришлось перейти на вертикальный бой, резко свалив машину на левое крыло я пошел вниз, набирая скорость. Пара А.И.Митусова могла теперь набрать высоту и перейти в атаку, тем самым помочь мне. Но, оказалось, что еще выше шел третий эшелон этой группы противника — там была четверка "Сейбров", с которой и завязали бой Алексей Митусов и Миша Воронков. Они сбили одного "Сейбра", а остальных сбросили вниз. Таким образом, противника выше нас уже не было. Задача была выполнена.

Митусов теперь мог помочь мне, но было уже поздно... Я вел бой с восьмеркой "Сейбров" все это время один. В процессе боя мне удалось сбросить пару противника с хвоста, перейти в атаку и открыть прицельный огонь по ведущему. При выходе из атаки от большой перегрузки, я кратковременно потерял ясность сознания, когда зрение восстановилось, результата атаки уже не увидел. Ведущей пары противника впереди нигде не было. Не успел я как следует осмотреться назад, как по моей левой плоскости забарабанили пули, кисть левой руки, находящаяся на секторе газа, получила сильный удар и почему-то стала очень тяжелой. Какая-то серая пелена встала перед глазами. Я дал рули резко вправо на выход из-под обстрела. Кабина разгерметизировалась, это я почувствовал по реакции своих ушей. Посмотрел назад и увидел еще одну пару противника, из-под огня которой я только что выскочил. Сделав маневр, я перешел на нее в атаку, но получил порцию крупнокалиберных пуль еще от другой пары противника, которую не увидел в этот момент. Самолеты противника, оказывается, разбидись по парам и ждали, куда я выскочу из атаки. Приборная доска в моей кабине загорелась от бронебойнозажигательных крупнокалиберных пуль. Я взял ручку управления на себя, но самолет не слушался. Огонь в кабине усиливался. Управление отказало. Самолет шел с набором высоты и левым креном. Следующая пулеметная очередь перебила мне плечевую кость левой руки. Я почувствовал тупой удар по плечу, и увидел, как белые обломки кости мелькнули из раны. Принял решение катапультироваться. В наушниках слышал команду: "Уходи вверх", но самолет не управлялся, и команды эти доходили до сознания в каком-то далеком далеком тумане, как-будто не меня они касались. Я взял правой рукой не управля-

емую левую, снял ее с ручки управления сектором газа двигателя и положил руку себе на колени. И, только в этот момент, я увидел изуродованную кисть и болтающийся на коже указательный палец оторванный бронебойной пулей, рикошетирующей от ручки сектора газа. Сил не было поставить ноги на педали катапультируемого кресла, пришлось помочь это сделать здоровой правой рукой. Отбросил с правого бака кресла предохранительную скобу на сиденье и сбросил фонарь. В этот момент, почему-то стрельба по мне прекратилась, видимо, фонарь попал по стреляющему. Я сгруппировался и нажал на пуск катапульти. Меня резко вдавило в сиденье с 16-18 кратной перегрузкой. Слева послышался сильный скрежет в направляющей рельсе сиденья, видимо, пули повредили её. Я вылетел из кабины и, под небольшим углом к горизонту, падал вниз. Правая рука нащупала чеку привязанных ремней к сиденью и открыла её, ноги сразу же отвисли, отделились от подножек, кресло отошло от меня. Можно было открывать парашют - автоматики у нас никакой не было. При катапультировании кислородную маску у меня сорвало с лица, а высота боя была в пределах 14000-12000 метров. Я дернул за кольцо раскрытия парашюта, но успел его только вытащить из кармана, как от резкого движения рукой у меня потемнело в глазах, и только где-то в центре головы, так я ощущал, подавалась команда... "спокойно, спокойно..." и отпустил кольцо и, нащупав вытяжной тросик парашюта, прижал пальцы к ляжке, чтобы не потерять тросик. Начал перекатом пальцев вытягивать его, прижимая сверху тросик большим пальцем. Слышу, скребется он по направляющему шлангу, значит все в порядке. Я был уверен, что служба, которую возглавлял Иван Коротков, не подведет!

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

После раскрытия парашюта, осмотрел купол и вижу, что пара "Сейбров" заходит на меня в атаку с креном разворота до 90 градусов. Они немного не довернулись, видимо не рассчитали, не хватило им маневра, мой купол парашюта остался внутри их радиуса разворота. Смешно сейчас вспоминать, но я тогда схватился за пистолет, чтобы принять бой. "Сейбры" меня проскочили и потеряли из виду. Дальнейший мой спуск на парашюте происходил сравнительно спокойно. Только глаза было почему-то трудно открывать, приходилось протирать ресницы здоровой рукой. Потом я сообразил, что на ресницах замерзла кровь. Всякая попытка сесть удобнее в подвесную систему парашюта приводила к потемнению в глазах. К концу спуска я стал плохо видеть, сказались кислородное голодание. Мои глаза различали только бело-серые пятна земли, четкость ориентиров исчезла. Вскоре эти пятна стали приближаться быстрее, а это указывало на близость земли. Я сгруппировал ноги для приземления и почувствовал, что на правой ноге нет унта, он слетел при раскрытии парашюта. Только я подравнивал правую ногу под подошву сапога, как сильно ударился о землю. Скорость приземления была намного больше, чем в прыж-

ках с тренировочными парашютами. Ноги мои заскользили по крутому склону сопки, и я проехался на ступнях, как на лыжах, по мелкому кустарнику, запорошенному снегом. Потеряв равновесие, грохнулся на левый бок, неуправляемая левая рука в это время захлестнулась за спину, и я сильно ударился головой о камни, которые рассекли даже наушник моего шлемофона. От удара головой о землю зрение у меня сразу восстановилось. Смотрю, передо мной сопки, покрытые снегом, надо мной синее-синее небо, такое прозрачное и далекое, что я содрогнулся от отчаяния, что больше в него не поднимусь, и эта прелесть не будет больше ласкать мое воображение. На земле было 7 градусов мороза, а на высоте катапультирования было минус 56 градусов...

...Силюсь расстегнуть замок парашютных ремней подвески. Пальцы правой руки не сгибаются. Замерзли во время спуска, хотя и были в легкой кожаной перчатке. "Можно обломать их, - подумал я, и стал действовать осторожнее. Наконец, с большим трудом, открыл замок ремней. Пытаюсь крикнуть громко "тундже", "томи", что в переводе "товарищи", но получается не крик, а надрывный шепот. Слышу со стороны головы лает собака. Потом подбегает ко мне человек в синих бриджах и в такой же синей рубашке - по виду кореец. Ощупал мои карманы. Увидел приколотый над карманом тужурки значок-флажок и крикнул что-то влаль, взмахнув рукой. Ко мне подбежало много людей. Стали поднимать меня под руки. От левой руки я их отстранил, так как от их усердия перебитая кость плеча вылезала наружу. Я встал, и мы пошли к селению. Шел я сам, опираясь здоровой рукой на подбежавшего первым корейца. Недалеко в стороне, вижу смотрит на меня большая группа людей и мне сразу стало не по себе, было как-то неприятно показь-

ваться перед ними в таком искаленном виде. Комок в горле и какое-то тошнотворное чувство, сопровождавшее меня все это время после ранения, почему-то усилилось. Я чувствовал себя очень плохо. Вскоре мы пришли в фанзу. Я сел у дверей на пол, попросил, объясняясь пальцами правой руки, разрезать рукав куртки и рубашку моего обмундирования. Появились откуда-то большие и в меру ржавые ножницы. Рукав и рубашка были вспороты, и тут я увидел свою руку во всей красе уродства. Зрелище было неприятное. Это был кусок изуродованного мяса с разбитыми, как говорят, сахарными косточками костей суставов. Сильная печаль овладела мной. Бряд ли будет опять все это, безжизненно висящее, называться рукой. Я показал корейцам, что необходимо руку перетянуть жгутами и остановить кровь. Кровь, немного замерзшая в ранах, пока я спускался на парашюте, вновь начала сильно течь. Они разорвали на ленточки мой шелковый шарф, которым я обматывал шею, чтобы ее не натирали ларингофоны шлемофона в полете, при вращении головой для осмотрительности, и сделали перетяжку плеча руки выше ранения. Мое общее состояние было препартивное, я даже забыл, что у меня были перевязочные пакеты в карманах, к которым можно было использовать для этих целей. Лежал я на циновках, постланных на полу. Под голову мне положили подушку, набитую зерном чумизы. Лежу и чувствую, что подо мной все время увеличивается лужа крови, которая струится по спине. Оказалось, что выше по плечу кровоточили ранения от осколков. Пришлось наложить второй жгут выше первого. Меня знобило, хотя я и был укрыт ватным одеялом поверх моей окровавленной куртки. Правую обмороженную руку мне растирал пожилой кореец, а правую ногу, с которой слетел унт, оттирал корейский мальчуган, лет семи.

Растирал он мою ногу очень усердно, даже вспотел, и два раза укрывал её, думая, что достиг цели, но я её не чувствовал и вновь высовывал из-под одеяла, пытаюсь улыбнуться ему. Он мое желание понимал и опять продолжал растирать ее моим шерстяным носком. Наконец, я почувствовал, что тепло пошло по ступне. Кивком головы поблагодарил малыша, и он, радостный, вскочил и умчался играть со своими сверстниками. Этот эпизод солидарности всегда стоит перед моими глазами, и мне хочется о нем рассказывать.

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

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

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

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

вало меня с жизнью, удаляя миг забытья.

В момент приступов озноба и жара, я опять и опять настойчиво просил корейцев позвонить в часть и сообщить обо мне. В сознании всплывали далекие картины приятных сердцу встреч с женой и детьми, товарищами и родными. Эти воспоминания облегчали физическую боль, и мне становилось лучше, но не надолго. Часов в одиннадцать вечера, наконец, за мной приехала машина с группой товарищей под командованием П.А. Окучаева. В комнате, где я лежал, было темно, и зубной врач, который прибыл для оказания мне медицинской помощи, не мог мне ничем помочь без света. Тогда я предложил подогнать машину к двери и фарами осветить помещение. Корейцы, испугавшись, что им сейчас сломают забор, сразу принесли четыре мощные свечи, на подобие бенгальских огней. Закрыли наружную раздвижную дверь и ярко осветили помещение. Врач Варышников Михаил Васильевич зашинуировал мне руку, сделал уколы и отпустил жгуты, которые лежали на моей руке более двенадцати часов. Ткани руки не омертвели, помогло обморожение. Мне дали выпить стакан спирта, но во рту при этом почему-то получилась пена. Меня лихорадило. Ребята накрыли меня в машине всем, чем могли, но я никак не мог согреться. Грузовик, кидало на ухабах из стороны в сторону так, что полупустая бочка с бензином все время норовила выскочить за борт. Она глухо била в пол кузова, а это страшно больно отдавало в голову. Дорога была изрыта бомбами, и шоферу с трудом удавалось вести машину относительно "плавно", чтобы не перекинуть санитарные носилки, на которых пластом лежал я. Корейские женщины услужливо предложили нашим ребятам пару ватных одеял в дорогу, чтобы укрыть меня. Я часто впадал в забытие. Временами чувствовал, как товарищи подносили руки к моему лицу, проверяя дыхание. Эта забота вселяла в меня надежду, что они

довезут меня до госпиталя. Сапа Троицкий остался в одной форме, сняв все с себя, накрыл меня. Ночи в то время были морозные. Хорошие все же ребята были у нас в дивизии. Потом они отвезли три новых ватных одеяла корейцам, взамен тех двух.

... Чернота неба чуть подернулась голубизной рассвета. Из-за борта кузова были видны верхушки ферм железнодорожного моста. Машина стояла, как я определил, очнувшись после очередного забытья. В этом районе к железнодорожному мосту был пристроен мост для автотранспорта, и через него в эти часы шли машины только во встречном направлении. Товарищи потребовали у регулировщика движения на мосту немедленного пропуска нашей машины на противоположный берег. Регулировщик, чувствовалось, не собирался уступить нашим требованиям, сидел на корточках и строгал лучинки для костра, это мне потом рассказывали товарищи. Пришлось пригрозить оружием. Это подействовало и он позвонил на ту сторону моста. На той стороне закрыли шлагбаум, и мы быстро проскочили мост. Было уже четыре часа утра, рассвело, когда мы прибыли в госпиталь, который развернулся пять дней назад до нашего прибытия и я был первый тяжелораненый их пациент, в таком безнадежном состоянии. Слышу разговор: "Пульс только слегка прощупывается на шее...Какая группа крови? Барышников ответил: "Первая", — а у меня была вторая, о чем я и сообщил. Слышу команду: "В операционную, я даю кровь!..." Это был начальник госпиталя Александр Ефимович Горелик. Тут же дали кровь еще три товарища из медперсонала, таким образом, более литра крови влили в меня и еще столько же потом кровезаменяющей жидкости. После этого я почувствовал, что жизнь возвращается ко мне, стало теплее. В это время хирург Островский чистил мои раны от осколков костей

и ампутировал палец. Хотели ампутировать руку целиком, но Александр Ефимович решил подождать, возможно гангрены не будет. Гангрены не было, помогли антибиотики. Руку мне оставили, но с ней пришлось очень долго заниматься потом.

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

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

Плизилося расставание с боевыми друзьями. Первого февраля

наши ребята уехали в Союз, а я был еще не транспортабелен. Прощание с нами было для меня очень тяжелым испытанием. Слезы сами навертевались на глаза. Пришел проститься и П.В. Петухов, который спросил меня, что представление мое на Героя посылать со всеми вместе или отдельно шифровкой? Я согласился, что со всеми вместе будет тактичнее.

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

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

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

ВЫДЕРЖКИ ИЗ ПИСЕМ ТОВАРИЩЕЙ

"...На всю оставшуюся жизнь
запомним братство фронтовое,
Как завещание святое...
На всю оставшуюся жизнь..."

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

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

Из письма летчика т.Бермина Н.Н.:

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

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

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

...Из письма летчика гвардейского полка т.Бектистова Н.:

...Во-первых, еду уже по русской земле и очень сожалею, что нет с нами тебя. Желаю тебе, Борик, быстрого выздоровления и возвращения в наш коллектив. Большое тебе спасибо за твои боевые дела, "дай бог" любому и каждому выполнить свой долг так, как выполнял ты...

Из письма, от группы товарище" пишет летчик Штокин Г.Г.

Из письма ,от группы товарищей пишет летчик т.Ишьокин В.И.:

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

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

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

Из письма гвардейского полка. Пишет летчик Гончаров:

...От коллектива Вишнякова шлем тебе, дорогой друг и товарищ, пламенный привет. Делаем тебе, дорогой товарищ, быстрее-го выздоровления и возвращения к нам в коллектив. В дни и часы скуки мы, с тобой...(подписью 28 подписей).

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

...Борис Сергеевич, ведь до сих пор мы вас очень часто вспоминаем. О вас мы часто много рассказываем нашим коллегам, которые к нам попадают...

Из письма летчика Бермина Н.Н.:

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

х х х

В середине марта меня подготовили к эвакуации. Хотели отправить самолетом, но побаивались вынужденной посадки, где-либо в еще зимней тайге, хотя я и запасся унтами на этот случай через командира дивизии Шевцова. да, да, не смейтесь...бывает та-

кое, когда интенданты не могут принять положенного им решения и ориентируются на приказы старших. Унты получил я хорошие, жаль только, что при увольнении в отставку их пришлось сдать. Трудность моей эвакуации заключалась еще в том, что на мою перебитую руку не могли пока наложить гипс. Ходил я с "самолетом", так называлась специальная легкая конструкция, поддерживающая руку, опираясь своими расчалками на бедро и грудь. Я стремился как можно больше быть на ногах, готовил себя к перебазированию и даже посещал самодеятельные концерты, которые устраивали нам в госпитале зенитчики, такие славные и талантливые ребята.

Однажды я сидел в первом ряду и положил руку вместе с "самолетом" на спинку кресла. Из-под бинтов высовывалась кисть, вся черная, с чуть прикрытой гранулирующей раной. К этому зрелищу уже привык, а тут вижу, солист-солдат поет песню под свой джаз и так расчувствовался, что у него появились слезы, он силится оторвать взгляд от моей руки и не может. Мне стало до того неудобно, что я больше никогда не садился вперед и старался любым способом спрятать как-нибудь свою руку.

В конце концов врачи все же меня запаковали в гипс: все мое туловище и перебитую руку, в отведенном в сторону и немного вперед состоянии. Получилась полускульптура. Шили специальный ватный рукав, с обвязкой вокруг туловища, который я надевал и для прогулки, и на правое плечо пришлось надевать реглан и застегивать его где-то с левого бока, под локтем. В таком одеянии мне предстояло пересечь Манчжурию и добрую половину Советского Союза. Тренировки в прогулках повторялись каждый день, надо было накопить силы для движения. Для сопровождения меня в дороге был назначен наш дивизионный врач Виктор Иванович Васюков, который тоже, по состоянию здоровья, должен был отбыть в Союз. Распрощался я со всем медперсоналом госпиталя на прощальном ужине,

где поблагодарил всех за доброту сердечную и, по истине героическую работу во фронтовом госпитале. Расцеловались мы с начальником госпиталя и отправились в Союз.

Была вторая половина марта 1952 года, точнее 14 число. В тех местах снег уже стоял, и стояли теплые весенние дни. Ночной поезд плавно отошел от перрона, и мы покинули этот тревожный и затемненный город. Тихо постукивали колеса на стыках рельсов. Спать не хотелось. Душа рвалась на Родину, в ее ласковые объятия. И Виктор Иванович сидели притихшие, каждый думал о своем, после столь напряженного дня перед отъездом. Многие товарищи, при расставании с нами, просили передать своим женам и детям весточку о себе, и небольшие подарки. Мы не отказывались и так перегрузились, что заложили ими почти все купе. Виктор Иванович, знавший толк в таможенных вопросах очень нервничал, что с этими подарками еще придется много пострадать, пока их доставим по назначению, но отказаться от весточки друзей на Родину мы не могли. На всякий случай договорились, что они будто бы подарены мне, как раненому: может на станции Отпор помилосердствуют и отпустят нас без досмотра. Но не тут-то было, таможенники были неумолимы. И, пришлось за некоторые вещи выплачивать таможенную пошлину, а некоторые вещи были просто конфискованы. Так мне было неудобно смотреть на эту унижительную процедуру, что я не выдержал и вышел на улицу. Всё же кое-что удалось нам доставить по назначению и принести минуты радости людям. Виктор Иванович был доволен, и мне казалось, что он был даже счастлив.

В Мукдене мы пересели на поезд, идущий к границе на станцию Манчжурия, и через сутки мы прибыли на место. Станция Отпор была верна себе своей суетой будней, но только на ней прибавилось задание "Интуриста" и еще несколько построек, да людей стало больше. Таможенные формальности, наконец, были закончены, и мы,

возбужденные и уставшие, разместились в отдельном купе нашего экспресса "Москва-манчжурия". Какое же это было полное чувство одухотворенности! Грудь раздавало изнутри, но гипсовый корсет ограничивал ее от разрыва чувств. В голове шумело, с непривычки, от двух стаканов вышито римского пива, любезно доставленного Виктором Ивановичем из буфета. Душа наполнялась покоем, за хорошо сделанную работу и, хотя печальное для меня, её окончание. Настроение было приятное!

Поезд тронулся так мягко и незаметно, что первый момент этого движения мы не ощутили. Или обычные дни "колесной" жизни. То ли Виктор Иванович предупредил проводников и начальника поезда, то ли они сами догадывались о нашей миссии, но к нам в купе никого не подсаживали. Когда требовались перевязки кисти руки, то давалось сообщение на следующую станцию, и к нам в купе на остановке приходила медсестра и делала перевязку. Любопытства у нее и сопровождающих ее лиц было "через край". Кто, откуда и почему? — были дежурными вопросами. Приходилось кое-что говорить об аварийной обстановке при полете, в которую я попал или что-то вроде этого. Конспирация наша, конечно, попадала под сомнение: выдавала военная форма и мое пулевое ранение кисти. Остального за гипсом не было видно. Приближалось родное Подмосковье с его заснеженными лесами. Наш поезд утром прибыл на Ярославский вокзал Москвы. На перроне было много встречающих и, среди них были наши жены, родные, друзья, оповещенные нашей телеграммой о дне прибытия. Меня, без ведома, пропустили вперед, и я увидел в окно ищуще-растерянный родной взгляд жены — Алочки, которая старалась рассмотреть меня в темноте вагона. И вдруг, наши взгляды встретились! Лицо её озарилось каким-то внутренним светом радостным, она вся затрепетала, быстро замахала руками. Её волнение передалось мне, и я на миг забыл о своем увечье, душу наполнил нео-

писуемый восторг встречи! С Виктором Ивановичем происходило то же самое, он прильнул к окну вагона и жестами вел какую-то беседу с бегущими за вагоном близкими ему людьми. Поезд, наконец, плавно остановился, и я вышел из вагона попав в нежные родные объятия. Взгляд Алочки на мгновение задержался на моей закутанной и торчащей локтем в сторону руке, по лицу пробежала тень тревоги и смутения, но в следующее мгновение лицо её опять сияло счастливой улыбкой. Она прижималась ко мне, такая притихшая, хрупкая и немного озябшая от долгого ожидания поезда.

Как только хватило у меня мужества, оставшись с двумя малолетними детьми в плохо знакомом еще ей военном городке, писать мне письма, полные душевной теплоты и спокойствия, хотя за этот период разлуки было много сложных жизненных ситуаций, которые приходилось решать ей только самой. А она была еще, по сути дела, девочкой с Кубани и не имела умудренного жизнью опыта, как жена Виктора Ивановича, Зинаида Федоровна, строгая и душевно-внимательная женщина, еле сдерживавшая слезы радости при встрече с мужем. Она что-то говорила ему приятное, от чего он добродушно улыбался, обнимая её.

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

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

Наконец, все двинулись к выходу, еще оглушенные переживаниями, но вступающими уже в новую жизнь! Черные "СИМЫ" - такси - приятно манили своими комфортабельными салонами. Мы взяли два

Зима, в которых удобно разместились, почти все, с вещами и помчались за город по зимним улицам деловито-суетливой Москвы. Широкая, очищенная от снега, лента Минского шоссе неслась навстречу с довольно большой скоростью. В уютных салонах шла спокойная деловитая беседа с прожитом в ращлке времени, о детях, о товарищах и знакомых. Вскоре показались ворота военного городка, которые гостеприимно распахнулись, на удивление нам... И мы дома! Мои ребятинки с любопытством и испугом смотрели на меня. Они еще не видели такого папы: с рукой, торчащей согнутым локтем в сторону и в реглане через плечо. Первым признал отца Олежа - мой старший сын, а дочка Леночка долго присматривалась ко мне, все ходила "хороводом" около меня, но в конце концов её "гордость" уступила, и она залезла ко мне на колени, ревниво отталкивая своего братика.

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

24 марта мы прибили в авиагоспиталь, где мне сняли старый гипс и наложили новый, так как плечевая кость руки не срослась, и в этом гипсовом корсете, я был отпущен домой на два месяца под амбулаторное наблюдение врачей. Начались "бои" за руку, за душевное равновесие, за справедливость. В "боях" за справедливость я... потерпел поражение, а этого я никак не мог ожидать, следовательно, и душевная травма в груди осталась самая большая.

Но, надо было жить и работать, приносить людям пользу, а для этого необходимо было срастить руку в плече. Нельзя было допустить, чтобы мое душевное состояние легло бы тяжелым грузом на семью. Мне удалось, с помощью моей жены и друзей, побороть себя морально и включиться в полноценную жизнь. В 1955 году у нас появился третий ребенок – сын Игорь. Только в 1960 году я смог поступить на работу, которую продолжаю и по сей день. Ребята мои выросли и все включились в общественно-полезный труд. Я и жена ими довольны. Жизнь идет нормально, но иногда память прошлого встает перед глазами, и приходится вести беседы с молодежью в школах, на производстве и в спортивных организациях ДОСААФ, формируя их характер, и укрепляя наше мировоззрение. Обком ДОСААФ наградил меня знаком "За активную работу", а ЦК ДОСААФ – "Почетным знаком".

В июле 1952 года мне сняли гипс, но рука в плече не срослась, кожа покрылась раневой экземой. Раны кисти еще не затянулись. 26 ноября мне сделали операцию: выдолбили кусок кости с правой ноги и перенесли её в руку, прикрепив к месту перелома. Внутри кости был всажен тонкий профилированный стержень. Опять гипс вокруг туловища и руки. При этой операции был порезан лучевой нерв, кисть стала неуправляемой. В мае 1953 года была длительная операция по частичному шпиванию нерва. Опять гипс. Через шесть месяцев, пальцы руки стали немного шевелиться, дело пошло на поправку, настроение улучшилось. Был сделан механизм – протез на руку, с которым я ходил на службу. В феврале 1954 года оперировали опять – по вытаскиванию металлического стержня из кости плеча, кость не срослась. "Видимо, придется сделаться мне опытно-тренировочным объектом для хирургических операций", – думал я. В мае 1955 года была проведена операция в клинике Ленинградской медицинской академии им. Кирова. Опять у меня ши-

вали кость и, одновременно вытащили металлический осколок от оболочек пуль из мягких тканей. Конечно, опять гипс на четыре месяца. Кость вроде сцелилась, но не прочно. И опять ходил со своим механизмом на руке и продолжал службу, где случайно меня задела по локтю, и я почувствовал острую боль в месте перелома. Вида не подал, а, придя домой, снял протез и увидел, что рука опять болтается. В ноябре 1956 года я был уволен из рядов Советской Армии. Перед этим у меня произошел очень неприятный разговор с начальником отдела кадров Московской Армии ПВО полковником Исайкиным, который в свое время согласился дать мне дослужить три года до 25 лет выслуги, а тут, за восемь месяцев до этого срока, потребовал, чтобы на меня были высланы документы на увольнение. И приехал с пакетом в штаб ПВО Московского округа. В кабинете у Исайкина при моем упоминании ему о его разрешении дослужить срок, о котором хатайствовало наше командование, он набросился на меня с разного рода оскорблениями. Выговаривал он их сверхдостаточно "громко", чтобы слышали люди, толпящиеся в коридоре. И сразу сообразил, что он вызывает меня на конфликт, и я, действительно, еле сдержался, кровь ударила мне в голову от такого дикого и хамского отношения ко мне. И молчал. Он, не раскрывая пакета, приказал мне отправляться в часть и продолжать службу. Моя должность кому-то понадобилась, и поэтому был проведен этот спектакль. Наши летчики были возмущены этим, обратились с жалобой по инстанции и изменили конец "спектакля", на что и был раздосадован Исайкин. Не трудно было представить мое душевное состояние в этот момент. Инцидент был исчерпан. Мне дали дослужить эти восемь месяцев и еще три месяца задержали задуманное ими увольнение. В ноябре я приезжаю из отпуска, а приказ уже подписан, — "Вот это оперативность", — подумал я. Хорошо сработал Иванов — новый начальник штаба нашей дивизии.

После приказа меня все-таки продержали еще целый месяц на службе. Да, бывают же выпадающие точки из нашей жизненной морали.

После увольнения в отставку я решил все же срастить руку, чтобы она меньше мне напоминала о тех неприятных событиях после командировки. Медицина за это время тоже продвинулась вперед. Январь 1958 год — взята кость с левой ноги и вставлена в руку, целый год в гипсе и опять неудача. Декабрь 1959 год — берут у меня ребро и вставляют в место перелома, укрепляя его "балкой Климова" в распиле плечевой кости. Полгода гипс (туловище вместе с рукой). Рентген показывает, что вставленное ребро обросло костной мозолью и соединило обломки плечевой кости. Наконец рука, можно сказать, срослась, но кисть так и осталась без изменений. При всех этих операциях, сколько было бессонных мучительных ночей и дней, сосчитать нельзя, но вера в победу медицины меня не покидала. Не покидала меня вера и в то, что в конце концов справедливость восторжествует, и доброе имя нашей дивизии будет восстановлено. Были у меня еще четыре операции в брюшной полости. При катапультировании и затылке с раскрытием парашюта, были порваны в трех местах мышцы живота. Будем считать, что последняя операция более-менее удачная была в 1973 году. Морально я не сдаюсь; работаю, и даже иногда летаю на планере, здесь я встречаюсь со своей юностью, передаю свой опыт молодежи.

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

Э П И Л О Г

"...И снова память выступала,
 Как кровь через бинты...
 ...Память должна быть честной,
 Память должна быть доброй!..."

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

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

Кто распространял эти слухи? Кому всё это было выгодно? И вот в подтверждение этим слухам, И.Н.Кожедуб, представленный к ордену Ленина за работу в Корее, его не получает — награды на летчиков, представленные из района боевых действий, где эти награждения, именно в боевых условиях имели воспитательную роль — здесь, в Союзе пересматриваются в сторону уменьшения их значимости. Грубо говоря, попадают под какую-то разрядку и потом распределяются по принципу: кому — чего можно выдать. Материал на звание Героя Советского Союза не пропускают. Такая практика награждения в боевых условиях не выдерживает никакой критики. В бою та награда имеет моральную ценность, которая была заслужена именно в той конкретной боевой обстановке, в тот критический момент времени. Решение вопроса иначе противостоит, и приводит к уничтожению моральной эффективности

ти награждения в боевых условиях. и не допускаю мысли, что этого всего не знают уважаемые и высокопоставленные товарищи, которые решали вопрос о пересмотре представленных награждений. Они, видимо, были просто неправильно информированы о нашей работе, иначе они так не поступили. Встает вопрос: за что мы все-таки были наказаны?

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

В подтверждении неправильной информации командования вызывает И.И.Кожедуба трижды к себе Главный маршал авиации П.Ф.Жигарев и трижды ставит вопрос перед ним: почему так плохо идут дела у ваших сменщиков?

В связи с этим пришлось заняться изучением этого вопроса конкретно: - летчики, присланные нам на смену, были из дивизии ЦВО, занявшей первое место по боевой подготовке;

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

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

- Задержать награждение по дивизии Кожедуба, что снизит остроту момента при сравнении боевой работы.

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

-Найти некоторые теневые стороны в работе дивизии Кожедуба, и основываясь на них, сделать фон ее работы "серенький", а на

этом фоне не будет такого разительного контраста в работе двух дивизий.

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

Вот уже прошло много лет, а иногда бывают встречи с неизвестными совершенно летчиками даже сейчас. И в разговоре на эту тему задается все тот же нелестный вопрос. Такова психологическая сторона этих, распущенных в свое время слухов, подкрепленных административными действиями.

"-Память должна быть доброй..."

-память должна быть честной..."

В перерывах между курсами лечения, мне приходилось обращаться, по просьбе товарищей, а потом и по личному убеждению в различные инстанции по восстановлению доброго имени дивизии и справедливости, но меня чаще всего слушали, не слушая!

Обращался я и в Главное Политуправление по интересующему меня вопросу, оттуда пришел ответ следующего содержания:

Тов. Абакумов Е.С.

...Ваше письмо получено и рассмотрено в Главном Политическом Управлении.

Представление командира войсковой части 54892 на присвоение Вам звания Героя Советского Союза было рассмотрено лично заместителем Главнокомандующего ВВС генерал-лейтенантом авиации т.Агальцовым, который воздержался от представления Вас к званию Героя Советского Союза ввиду того, что за этот период вы были награждены двумя орденами Красного Знамени.

В связи с этим, Главное Политическое Управление не имеет оснований для пересмотра решения, принятого по вашему вопросу

командованием ВВС. 28 марта 1955 г. заместитель начальника
Главного Политического Управления Генерал-лейтенант Пронин
№ 48698.

Не понятная формулировка?... за этот период..." За период
работы награждают, видимо, работников управлений и штабов. А
боевых летчиков награждали, в основном, за их конкретные дела
в конкретных боевых действиях. На это же базировалось командо-
вание дивизии, корпуса и оперативной группы войск, представляя
ная к наградам. Пришлось обратиться повторно, а результата не
было, острота момента пропала. А жаль! награда должна оставаться
наградой, а не оборачиваться огорчением!

В чем суть вещей, в чем справедливость!...
Этот вопрос не решен! Видимо наше благородство, порядочность
за глупость сходит!?

В правдивости и подтверждении
этих исторических событий пред-
лагается просмотреть перевод с
немецкого языка "Авиационный
ежегодник" стр. 80-87, 1980 г.

ПЕРВЫЙ ЭТАП ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ В КОРЕЕ

(Июнь 1950 - июнь 1951 годы)

Исторический экскурс

Боевые действия в Корее в период с 1950 по 1953 год представ-
ляли собой первую крупную "Локальную" войну, развязанную наиболее
агрессивными кругами, и прежде всего США, после Второй Мировой Войны.

Нападением на КНДР, империализм, впервые после 1945 года, пред-
принял попытку, при помощи военной силы уничтожить Народно-Демократиче-
скую Республику (КНДР) и ее демократический строй, и таким образом
отбросить коммунистическое движение не только в Азии, но во всем
мире, а также добиться среди национально-освободительного движения
многих стран мира эффекта сдерживания.

В войне против КНДР сильные в военном и политическом отношении
круги США, наиболее ярким представителем которых является генерал
Дуглас Мак-Артур, бывший в то время Главнокомандующим американских
вооруженных сил на Дальнем Востоке, преследовали цель расширить
войну за счет распространения боевых действий ВВС на территории
Китайской Народной Республики и в дальневосточные районы СССР. Таким
образом превратить ее в конфронтацию мирового масштаба, а затем и
в войну с применением ядерного оружия с целью уничтожения стран
социалистического содружества.

Ниже рассматривается первый этап Отечественной освободительной войны, т.е. воздушная война в условиях передвижения войск.

В следующем издании авиационного ежегодника будет рассмотрен также ее второй этап. Немного найдется моментов, когда опасность возникновения третьей мировой войны была бы столь велика, как в период 1950-1951 гг.

Под впечатлением, вызванном Советским Союзом в результате ликвидации монополии США на владение ядерным оружием, под давлением крепнущей мощи Социалистических стран и мирового движения в защиту мира реакционные круги американского империализма, правда не решились на эскалацию войны в Корее, но зато стремились уничтожить Социалистический строй, по крайней мере в КНДР и вновь втянуть ее в сферу своего господства.

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ОСВОБОДИТЕЛЬНАЯ ВОЙНА В КОРЕЕ 1950-1953 гг.

разделяется на два этапа.

Начало первого этапа относится к 25 июня 1950 года., когда войска Южно-корейского марионеточного режима с согласия США вторглись на территорию КНДР; этот период (этап) продолжался до конца июня 1951 года, т.е. до тех пор, пока война велась методом передвижения войск.

Второй этап начался 10 июля 1951 года после того, как США были вынуждены начать переговоры о перемирии и продолжался до 27 июля 1953 года, т.е. до подписания соглашения о перемирии в г. Панмынчжоне.

На втором этапе, который характеризуется как позиционная война, интервенты не останавливались даже перед массовым применением бактериологического оружия.

Численность Военно-Воздушных сил перед началом войны

Политическое и военное руководство США при нападении на Корейскую Народно-Демократическую Республику придавало военно-воздушным силам большое значение. ВВС США как наиболее подвижный род войск, должны были

не только обеспечивать поддержку других родов войск, но и терроризировать и уничтожать население КНДР после завоевания господства в воздухе и разрушать как военные, так и промышленные объекты — мосты, дороги, железнодорожные линии, фабрики, заводы и т.д. Таким образом, ВВС США должны были внести решающий вклад в реализацию планов агрессии. В военной доктрине США, разработанной, главным образом, генералами от авиации после Второй мировой войны. Эта концепция выражалась в тезисе "Война без людей" т.е. (без пехоты) в решающей роли использования бомбардировщиков дальнего действия с ядерным оружием на борту.

Тыловое прикрытие войск англоамериканского южнокорейского марионеточного режима при нападении их на КНДР 2 июня 1950 г. обеспечивалось авиацией командования ВВС США на Дальнем Востоке и основывалось на численном и техническом превосходстве.

На 31 мая 1950 г. США располагали в Восточной Азии 504 — самолетами: истребителями и истребителями-бомбардировщиками.

- 1) "Шутинг-Стар" F 80 =
- 2) "Мустанг" F-51 (истреб.) = 47 шт.
- 3) "Твин-Мустанг" F282 (истреб.) = 42 шт.
- 4) "Супер-Инвейдер" F-26 (бомбард) = 73 шт.
- 5) "Суперфортресс" F-29 (бомбард.тяж.) = 27 шт.
- 6) Разведывательных спец. самолет. = 48
- 7) Транспортных типа C-47 и C-119 = 179 шт.
- 8) Самолетов связи типа T-6 "Тексан" = 282

9) Кроме этого еще имели 118 самолетов на авианосцах, в том числе истребителей и истребителей-бомбардировщиков типа:

F-90P "Пантера"

F-4u "Корсар"

AD "Скайрэйдер"

На вооружении ВВС южнокорейского марионеточного правительства имелась лишь 20 боеспособных самолетов.

В июне 1950 года агрессор в значительной степени перевооружил свои авиационные подразделения и принял на вооружение реактивные самолеты. На это перевооружение не затронуло бомбардировочную авиацию.

Бомбардировочная авиация США состояла в основном из двухмоторных самолетов типа Б-26 "Инвейдер" и четырехмоторных типа Б-29 "Суперфоргресс". Зато истребители бомбардировщики Ф-80 "Шутинг-Стар", первые самолеты выпущенные крупной серией промышленности составляли около 85% авиации Командования ВВС США на Дальнем Востоке. На вооружении ВВС США аналогичный самолет типа Ф-90р "Пангера".

На вооружении же Корейской Народной Демократической Армии, созданной всего лишь 8 февраля 1948 г. в июне 1950 г находилось - 239 самолетов, в том числе (из них) - 172 штурмовика (согласно идентичным данным опубликованным в Советской военной энциклопедии т.4, Москва 1977 г. стр. 358 и Польской Военной Энциклопедией т. 2, Варшава, стр. 89.

Организационно ВВС ~~США~~ КНДР состояли из одного полка истребителей одного полка штурмовиков и одного полка учебных ~~самолетов~~ самолетов, сведенных в одну смешанную авиационную дивизию. На вооружении находились самолеты советского производства. Это были (в начале) истребители Як-28 и Як-9п, и штурмовики ИЛ-10, а также связные самолеты По-2 и учебные сам-ты Як-18. Позднее поступили самолеты Ла-9, Ла-11, а также Ту-2. И, наконец, наиболее современные по тому времени были самолеты МИГ-15 и их модификации МИГ-15бис, которые мы подробно рассмотрим ниже. Во всяком случае, в момент вторжения войск противника на территорию КНДР ВВС и народной Армии находились еще в стадии их создания и обучения.

Массированный террор агрессоров

Авиационные подразделения КНДР начали свои боевые действия по защите родины в рамках своих возможностей. В полдень (25.06.50) 25 июня 1950 года при нанесении контрудара по войскам агрессора (Южно-Корейских правителей) вторгшихся на территорию КНДР на рассвете того же дня. Около 17.00 шестерка Як-9 провела один из наиболее эффективных вылетов первых дней на аэродромы Кимпо и Сеула, причем на стоянках в Сеуле они

уничтожили до 10 сам-тов. 26 июня в 0.45 часов ВВС США открыто вмешались в войну в Корее. Используя этот инцидент своей марионетки, как защиту жизненного пространства и интересов США.

Для выполнения боевых действий в районе Инчхон с авиабаз в Японии в воздух поднялись самолеты Ф-82.

На следующий день американские сам-ты типа Ф-80 и Ф-82 обеспечиликрытие важнейших аэродромов в Южной Корее и впервые напали на самолеты КНДР в районе КИМПО и г.СЕУЛА.

Командование 5-го американского воздушного флота не успело еще отдать официальный приказ об агрессии, а его пилоты (пираты) уже вступили в воздушные бои с пилотами КНДР.

Первый бомбовый удар ВВС США нанесли 28 июня 1950 г. по железнодорожной линии в районе Мунсана утром самолетами Б-26 и во второй половине дня самолетами Б-29. В ответ на бомбардировку 4 истребителя КНДР в 13.00 и 6 истребителей в 18.30 произвели штурмовку аэродрому СУВОН. Американцы тоже ощутили ответный удар. Северо-корейская авиация продолжала боевые вылеты и 29 июня 1950 г. несмотря на сильное прикрытие (обеспечение) с воздуха самолетами Ф-80 и Ф-51 в районе Сувона генерал Макартур сам оказался в опасности, а большое уничтожение самолетов прямо на аэродромах настолько обеспокоило Макартура, что он потребовал от своих летчиков достижения полного господства в воздухе. А так как американские ВВС оказались не в состоянии обеспечить полную защиту своих аэродромов в Южной Корее, то генералы авиации (взгляды которых полностью совпадали с мнением Макартура) усмотрели в этом удобный случай для эскалации войны и начало бомбардировки Северной Кореи.

29 июня 1950 г. в 16.15 Б-26 впервые совершили нападение на Пхеньян и его аэродромы.

В последующие дни авиация США на Дальнем Востоке сосредоточила свои усилия на бомбардировке выявленных аэродромов, пытаясь таким обра-

зом достигчь господства в воздухе над Сев. Кореей.

Кроме того, при налетах на Пхеньян — например, 3-го — 4-го июля с использованием самолетов носителей, которые пытались уничтожить корейские истребители ПВО.

В первую неделю июля 1950 г Главное командование 5-го воздушного флота США хвастливо заявило, что их цель достигнута и ВВС КНДР уничтожены. Тем самым оказались в еще большем изумлении, когда сухопутные их генералы выражали крайнее недовольство активными действиями Севернокорейской авиации. Особенно конца во время операции под Тедженом (7 июля — 21 июля 1950 г) в бой вступили "Корейские" летчики и нанесли наземным войскам и частям бомбардировочной авиации чувствительные удары, уничтожив много живой силы и техники. В этой операции наземные войска США потерпели первое крупное поражение в этой авантюристической войне.

За период с (7) седьмого по двадцатое (20) июля 1950 г, только три эскадрильи истребителей под командованием КИМ-КИ ОКА, Ли-Мун-Суна и Ли-Дог-Нью сбили десять самолетов противника, в том числе самолет ЯК-9у впервые сбил над Сулуом бомбардировщик Б-29. В связи с этим Президент Верховного Народного Совета КНДР 23 июля 1950 г присвоил 1-ому истребительному полку Корейской Народной армии за успешные боевые действия в боевой операции под Тедженом Звание Гвардейского.

Неожиданно для интервентов ВВС КНДР вновь приступили к проведению боевых действий: в связи с этим Макартур был вынужден потребовать проведения крупного наступления силами американских ВВС. Наступление началось 15 июля 50 г. бомбардировкой Кимпо. В течение 5 дней продолжались налеты американских бомбардировщиков, истребителей-бомбардировщиков и самолетов-носителей на аэродромную сеть Кореи. И 20 июля 1950 г американцами было объявлено об окончании этой операции. Численно превосходящие ВВС США достигало господства в воздухе над Кореей, но это господство тем не менее, не было безраздельным и "корейским" летчикам н раз удавалось наносить внезапные удары как в врздухе так и на земле,

а 22 августа 1950 года, два самолета ЯК-9у серьезно повредили у восточного побережья английский эсминец "Комуз". Начиная с июля 1950 года интервенты использовали господство в воздухе для систематических бомбардировок административно-политических и экономических центров КНДР. Цель бомбардировок состояла в том, чтобы ослабить все возможности КНДР посеять панику среди населения и сломить волю корейского народа к сопротивлению.

Эта компания началась варварскими бомбардировками Пхеньяна. Уже 31 июня начальники штабов ВВС США составили список 53 целей, расположенных на территории КНДР и подлежащих уничтожению. Список открывал порт Вонсан, далее столица Пхеньян, города Ханнан, Чхонджин, Наджин и др. 26 сентября 1950 года командование ВВС США бомбардировочной авиации на Дальнем Востоке с ликованием объявило: "что мы уничтожили все цели. Помимо этих террористических бомбардировок американская авиация пыталась отрезать Корейскую Народную Армию от тыла, связывающую ее железнодорожными и шоссейными коммуникациями. Эту операцию они назвали "интердикшн", в результате которой Народная армия должна была быть изолирована, лишена боеприпасов (снабжения) и разбита на отдельные части с последующим уничтожением. Отсюда главные удары американские ВВС наносили по дорогам, мостам, паромам, переправам, тоннелям, складам снабжения, запасным позициям, движущемуся и недвижимому транспорту. Мак Артур отдал преступный приказ: "Остановить все, что движется". Привести в движение все, что замерло. Любого человека мужского пола следует рассматривать как правомерную цель". Прекрасно организованная система транспортного и ремонтного обеспечения, последовательный перенос передвижения войск на ночное время, а также укрепление войсковой противоздушной обороны позволили Корейской Народной Армии ослабить действие этой мертвой хватки матерого врага. В настоящую оргию уничтожения вылились действия американской авиации вначале пятого ноября 1950 года. После того, как Корейская Народная Армия к сентябрю 1950 г. освободила

около 90% территории Кореи и 92% ее населения. То есть после того как был сметен марионеточный режим на юге страны, находившийся на содержании США. Тогда руководство американского империализма приступило к концентрации своих крупных сил и средств на Дальнем Востоке. Они нанесли удар высадив крупные десанты 15-го сентября в районе Инчхона и стали отрезать войска в южной Кореи от Северной ее части. Чтобы защитить и прикрывать свою Северную часть, где оставалось мало войск, Народная Армия вынуждена была отступить из южных районов полуострова. Но интервентам было мало и они вторглись на территорию КНДР и 20 октября 1950 года заняли Пхеньян, где Мак Артур громогласно заявил об окончании войны. 24 октября американские войска вышли на корейско-китайскую границу. Однако вопреки ожиданиям американцев и их преждевременному ликованию, что корейская Народная Армия сама развалится и к рождеству 1951 г. произойдет полная ими оккупация Северной Кореи, но произошло обратное: Народная Армия еще более сосредоточилась к решительным боям за родину, а опасность китайских границ стала явью для китайцев и сразу усилился приток китайских добровольцев в ряды Корейской Народной Армии. Реальная угроза территории Китая привела в Китайской Народной Республике широкое патриотическое движение по обеспечению собственной безопасности границ и поддержке корейского народа. Китайские грудящиеся срочно приступили к формированию частей добровольцев и отправили их в Корею. Общими усилиями Корейской Народной Армии во взаимодействии с китайскими добровольцами уже к концу октября удалось остановить американских разбойников в их продвижении на север, нанеся ряд ошугимых ударов. Так наглый агрессор был остановлен.

Такая неожиданная остановка американских сухопутных войск и расчет на то, что ВВС США в состоянии прервать тыловые коммуникации Корейской Народной Армии и уничтожить ее в районах сосредоточения дали Мак Артуру повод отдать 5-го ноября 1950 года приказ:

"Уничтожить все средства коммуникаций, любое сооружение, любую фабрику, любой город, любую деревню".

В безумной ярости уничтожения американские летчики бомбардировочной авиации сровняли с землей десять городов Северной Кореи, используя прежде всего зажигательные бомбы и напалм, наносили удары по дорожным и железнодорожным мостам на реке Ялупзян. Город Манпо в ноябре 1950 года был уничтожен на 25%, Сенчхен — на 90%, Хасан — на 95%, Кангье и Хвичхен — на 75%: Синдъиджу — на 60%. Но уничтожить мосты через р. Ялуцзян не удалось, как этого не желал враг.

Первый воздушный бой МиГов (реактивных самолетов)

Значительную роль в том, что мосты через реку Ялуцзян остались неразрушенными, сыграло событие, положившее начало нового этапа в истории воздушной войны в небе Северной Кореи.

Использование реактивных самолетов Советской конструкции пилотами добровольцами Китая, а также братской страны и пилотами ~~КНДР~~ Кореической Народной Армии быстро отрезвили стервятников янки беззаказанно уничтожавших мирное население Кореи. Так первого ноября 1950 года американские воздушные пираты впервые заметили серебристые стреловидные самолеты, которые шли на большой высоте, как правило 10000 м и с пикирования нападали на бомбардировщики и истребители американцев, уничтожая их.

Седьмого ноября они отразили пять массированных налетов американской авиации к югу от мостов Ялуцзян. Американские самолеты и пилоты оказались в беспомощном положении и МакАртуру пришлось докладывать начальникам штабов в США, о том что американские пилоты впервые за все время ведения войны в Корее столкнулись с боевой техникой значительно превосходящей американскую и вследствие этого их боевой дух падает, а налеты уже не наносят прежнего эффекта.

К тому же, на седьмое ноября 1950 года в 33-ю годовщину Великого Октября Социалистической Революции — американские генералы от авиации планировали разбомбить предполагаемое местонахождение Кореического Народного правительства к югу от Ялуцзяна, и очевидно, физически уничтожить Главнокомандующего Кореической Народной Армии Ким Ир Сена. В связи с

плохими погодными условиями этот налет был перенесен на следующий день. План нападения выглядел следующим образом: Сначала Ф-51 "Мустанг" и реактивные Ф-80 "Шугинг Стар" на бреющем полете обстреливают из бортового оружия позиции противозенитной обороны Корейской Народной Армии и при помощи ракет и наваломых бомб уничтожают ее, а затем бомбардировщики Б-29 "Суперфоргресс" перепахивают и поджигают местность. Но в осуществлении этого плана вмешались МиГ-15 и завязали с Ф-80 воздушные бои. ~~Впервые~~ Впервые в истории воздушной битвы реактивных самолетов - делает официальное заключение историк, специалист по воздушным боям ВВС США Роберт Ор Фаргрелл - "Стрелообразные МиГи явно превосходили старые Ф-80с". Эту участь разделили ~~еще~~ самолеты Ф-84 "Гандержет" и новый истребитель ВМС США Ф-9Ф "Пантера". Далее Фаргрелл пишет: "Мустанг - а это был самый быстрый истребитель США с цилиндрическим двигателем во время второй мировой войны - "безнадежно отстал от МиГ-15 и не шел с ним ни в какие сравнения

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

В панике американская военщина запланировала на конец Ноября 1950 г применение в Корее ядерного оружия. Атомную бомбу намеревались сбросить 25 ноября 1950 года в районе Тончкона и уничтожить от 15.000 до 20.000 тысяч китайцев. Американский империализм намеревался взорвать с 27 по 29 декабря в районе Кимчхон-Пенан шесть атомных бомб и уничтожить таким образом, около 100.000 человек. И только существование СССР, который как упоминалось в начале статьи - ликвидировал монополию США на обладание ядерным оружием, удержало пентагоновских стратегов от этих преступлений.

Воздушная коалиция империалистов в Корее

В агрессии американского империализма участвовали также Великобритания, Южно-африканская республика (ЮАР), Австралия и частично Канада. Большинство государств в ООН, направляемых США и, в свое время, зависимыми от них грубейшим образом нарушило правила Организации Объединенных Наций и

призвало всех членов ООН к участию в подавлении освободительной борьбы Корейского народа.

Первыми в Южную Корею прибыли — уже 29 июня 1950 г — австралийские авиационные подразделения: одна эскадрилья истребителей и I эскадрилья транспортных самолетов, которые приступили 2 июля в ведении боевых действий. Сначала австралийские легчики летали на с-тах фирмы Де Хэвилланд типа "Вампир" ТБ-30, немного уступавшим и появившимся осенью 1950 г) МиГ-15. Предпринятое 6 апреля 1951 г. оснащение истребительной эскадрильи с-ты фирмы "Глостер Метеор" ФМК-УШ не поправило это безнадежное отставание, так как МиГ-15 значительно превосходил и "Метеор". И начиная с января 1952 г австралийские подразделения совершали вылеты исключительно как истребители-бомбардировщики.

Всего они совершили 15071 боевых вылетов, в которых погибло 34 летчика.

Относительно крупные подразделения авиации для участия в интервенции предоставили Южно-Африканцы. 4 августа 1950 г. правительство ЮАР приняло решение направить в Корею одну эскадрилью истребит. авиации. Эта ав-ья была переоборудована в Японии и вместо своих с-тов типа "Спитфайер" получила на вооружение с-ты Ф-51 Д "Мустанг". 16 ноября 1950 г. она приступила к непосредственному участию в агрессии. До конца 1952 года ав-ля совершила 10.373 б/вылета, в которых погибло 12 южно-африканских пилотов, 30 пропали без вести и 4 получили ранения. В конце 1952 года — начале 1953 года эскадрилья ЮАР получила на вооружение с-ты "Сэйбр", которые до июля 1953 года совершили 2032 б/вылета.

Впервые за время Корейской войны ВВС США зимой 1950/51 гг пришлось столкнуться с пределами своих возможностей. Впервые в ходе воздушной войны, которая велась со значительным численным превосходством США, стало ясно, что возможности ВВС США недостаточны для того, чтобы добиться победы над корейским народом за счет мощи военно-воздушных сил.

Канада для участия в боевых действиях против КНДР в июле 1950 года направила одну эскадрилью транспортной авиации оснащенную самолетами фирмы Кандэар типа ДС-4 м/Г "Норт-Стар". Кроме того, 20 канадских военных летчиков были зачислены в состав ВВС США и воевали в их составе. Кроме того, Канада построила для США 60 самолетов В6 "Сейбр".

Великобритания представила для агрессии в Кореи авиационные подразделения исключительно из состава Военно-Морского флота. Начиная с лета 1950 года самолеты фирмы "Фаэйарп" типа "Файзерфлай" и фирмы "Хокер" типа "Сифюрп", базировавшихся на авианосцах "Триумф" и "Тесей", участвовали в варварских бомбардировках Западного и Восточного побережья Северной Кореи. Доля участия британского империализма в воздушной войне была незначительной. Это объясняется главным образом тем, что после 1945 года Британская авиапромышленность отстала от уровня мирового развития. Самолеты на которых летали, в частности, австрийские пилоты намного уступали по своим летно-техническим характеристикам и конструкции МИГАМ. Во время агрессии Концерны США в рамках капиталистического мира окончательно оттеснили английскую авиацию, авиационную промышленность на второе место. Чтобы не отстать от своих коллег по разбою Турция тоже прислала свою бригаду пилотов, которые использовали американскую технику. Короче, была запряжена воздушная колесница американского империализма и им послушных марионеток по агрессивным блокам.

ОПЕРАЦИЯ "СТРЕНГЛ" (удушение)

Начиная с 31 мая 1951 года ВВС США усилили нападение на систему снабжения Народной Армии Кореи. Территория КНДР была разделена ими на II зон, в которых должны были быть уничтожены - 172 цели: 45 железнодорожных мостов; 12 - шоссе - дорожных; 39 - железнодорожных участков, тоннелей; 63 складов снабжения и боепитания; и ряд других.

По приказу Главнокомандующего силами США в Кореи, генерала Риджуэл авиационные подразделения сконцентрировали свои усилия на бомбардировке главных железнодорожных, шоссе, водных магистралей. К выполнению этой операции была привлечена следующая численность ВВС США: весной 1951 года - 1440 самолетов
летом 1951 года возросло до 1600 боевых машин.

А начиная с ноября 1951 года по апрель 1952 года американские соединения совершали ежедневно до 900 боевых вылетов для бомбардировки транспортных путей, и лишь 339 боевых вылетов на поддержку сухопутных войск. Но и эта звериная, мертвой хватки, операция провалилась. Народно-демократическая Армия Кореи разработала и выполнила свой контр-план врагу.

Для поддержания путей сообщения и ритмичного движения транспорта и снабжением войск фронта всем необходимым было выделено 20 000 человек, сведенных в 12 полков по три батальона, в каждом по 550 человек. Которые после налета сразу же производили восстановительные работы. Движение осуществлялось только ночью и скрыто. Днем все замирало и ряд других мероприятий, которые сводили почти на нет агрессивные планы генералов США.

Особенно остро стала задача по укреплению ПВО страны. Было проведено ряд мероприятий правительством КНДР и одно из них это укрепление кадров, и оказание интернационально, братской помощи в обучении и воспитании молодых кадров как в системе ЗРВ так и ВВС ПВО. Советские специалисты начали оказывать интенсивную интернациональную помощь Военно Воздушным Силам КНДР Республики с 1951 года такую же как оказывали Республиканской Испании с 1935 года по 1938, революционному Китаю с 1937г., они помогали (с 1951г.)

Созданию и техническому развитию противовоздушной обороны, участвовали в подготовке летно-технических кадров, консультировали братьев по классу в разборке тактических методов и использовании самолетов МИГ-15 и других конструкций, а также совершали совместно с карейскими летчиками вылеты против американских пиратов. Этот далеко не полный (короткий) перечень мероприятий позволил надежно укрепить Народно-революционную Армию. При поддержке Китайских добровольцев американские воюки были выброшены с территории Северной Кореи за 38-ую параллель северной широты. В связи с этим бомбардировщикам США пришлось теперь затрачивать больше времени на то, чтобы достичь объекта цели, подлежащего бомбардировке.

Это давало возможность карейским пилотам и ПВО встречать противника заранее, еще до подхода к цели и уничтожать его.

Таким образом удалось пресечь операцию "СТРЕНГЛ" (бомбовый террор) агрессора и избавить мирное население КНДР от пиратских налетов в течение целых месяцев.

ВТОРОЙ ЭТАП ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ

В КОРЕЕ

лето 1951-1953 года.

После катастрофического отступления 8-ой армии США и Вооруженных сил южнокорейского марионеточного режима линия фронта зимой 1950-52г.г. стабилизировалась южнее 38 параллели северной широты (см.: "Авиационный ежегодник" за 1980 г стр.80)

При освобождении Северной территории Кореи Народной Армией, США свой 5-й Воздушный флот спешно эвакуировал свою сеть аэродромов в Северной Кореи и сконцентрировал свои воздушные соединения в южной части Корейского полуострова. Воротилы империализма в Вашингтоне потерпев такое поражение, когда предвкушали и видели свою победу, были в шоке злобы и ненависти к героическому народу Северной Кореи и ее Народной революционной Армии. Вместе с Генералами они вновь выработали преступный человеконенависный план "бойбовый террор" по планомерному уничтожению мирного населения крупных городов и центров и промышленности, электростанций и т.д. Сбрав все силы 5-й воздушной флот стервятников США 23 июня 1952 года в количестве 512 самолетов носителей-бомбардировщиков в сопровождении 84 самолетов Ф-86 совершили нападение на восемь крупных электростанций на реках Ялуцзяне, Санхоне, Хуннаме. Самолеты шли волнами нанося удары тяжелыми фугасными бомбами по плотинам, турбинам, коммуникациям, а затем на них сбрасывали напалм.

24-25 июля американцы продолжали бомбардировку, распространив ее на другие электростанции. Налеты продолжались и ночью. Налет 26-27 июня по уничтожению 13-ти электростанций при помощи: 238 истребителей прикрытия, 730 истребителей бомбардировщиков, 546 бомбардировщиков-носителей, достигли своего предела. После этого в Белом доме правительством США разработана и утверждена 3 июля 1952 года злобная операция по уничтожению столицы КНДР Пхеньяна. Начало осуществления плана операции "Прешер Помп" (насос) намечено на 11 июля 1952 года силами 5-ого воздушного флота США С утра тремя волнами: в 10.00, 14.00, 18.00 1 254 самолета нанесли бомбовый удар по Пхеньяну где погибло 6.000 стариков, женщин, детей.

Несмотря на то, что зенитная артиллерия ПВО была подавлена истребителями противника все же сумела сбить - 12 самолетов, повредить серьезно - 8, и легко - 3, которые ушли.

Летчики Народной Армии вступили в жестокий бой с американскими пиратами много из них было уничтожено, но силы были слишком не равны и сорвать (эту операцию) этот преступный план не смогли. Ночью на город сбросили смертельный груз еще 54 самолета B-29.

4-ого августа вновь на Пхеньян совершили налет 273 самолета. В Вашингтоне 6 августа 1952 года цинично заявили, началась систематическая бомбардировка, сознательно направленная на то, чтобы сломить волю противника. Самое крупное нападение было совершено 29 августа 1952 года. Цель вновь Пхеньян - начиная с 9.30 утра с интервалами в 4 часа город бомбили - 1.403 самолета агрессора. Для подавления зенитной артиллерии ПВО - 48 пушек 85 - миллиметровых и около 100 штук 37мм зенитных установок, противник выделил более 1000 самолетов истребителей и истребителей бомбардировщиков. Нападение с воздуха подвергались и многие другие города, аэродромы, населенные пункты Северной Кореи. Воздушные налеты прекратились лишь в марте 1953 года, когда американские летчики и вся их свора столкнулись с растущей мощью ПВО Народной Республики.

Все же до последнего момента, т.е. до 27 июля 1953 года, дня вступления в силу соглашения о перемирии империализм США пытался нанести возможно большой урок мирному населению КНДР.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ БОЕВОЙ ТЕХНИКИ 7.

Это обстоятельство послужило причиной того, что Главнокомандующий ВВС США Генерал Ванденберг после первого воздушного боя, проведенного реактивными самолетами 8 ноября 1950 года предложил американским ВВС в Корею две эскадрильи из состава стратегического Авиакомандования (САК) и командования противовоздушной обороны США. 27-я эскадрилья истребителей, оснащенная самолетами F-84E "Тайджер", предназначалась для сопровождения подразделений бомбардировщиков, а 4-я эскадрилья истребителей-перехватчиков на самолетах F-86 "Сейбр" должна была очистить воздушное пространство от МИГ-15. Обе эскадрильи в спешном порядке были переброшены в Корею. 27-я эскадрилья находилась в боевой готовности с 6 декабря 1950г., 4-я с 15 декабря.

4-я эскадрилья истребителей-перехватчиков представляла собой отборную часть ВВС США: на ее вооружение находились самолеты типа F-86A "Сейбр" (сабля). "Сейбр" считался в свое время лучшим американским истребителем. Первый боевой самолет серийного производства ВВС США, имел стреловидные крылья. Кроме того, в 4-ой эскадрилье были собраны исключительно опытные летчики большинство из которых участвовали еще в боевых действиях во Второй Мировой войне и считалось, в соответствии с американскими понятиями по количеству сбитых самолетов "Ассами".

Это свидетельствует о том, насколько серьезно США оценивала свое положение в Корее если им пришлось отправить в эту страну свою лучшую эскадрилью истребителей и использовать ее против молодых летчиков КНДР, имевших по сравнению с американскими летчиками меньшей и значительно меньший боевой опыт.

Именно этот фактор послужил, главным образом причиной того, что американским летчикам удалось уровнять "боевые качества" "Сейбров", которые сами по себе все же уступали качествам МИГов.

При ведении воздушных боев в Корее оказалось, что и маневренность "Сейбров" ниже, чем у МИГ-15 из-за большего веса, скорости обоих самолетов были практически одинаковы, правда на больших высотах МИГ-15 отрывался от "Сейбров" и был более маневреннее, но зато на бреющем полете

он слегка уступал "Сейбру" — из-за раннего наступления валежки и обратной реакции по крему. Прицельные устройства "Сейбров" управляемые родарами, были на много лучше чем у МИГов, но не давали им превосходства, т.к. шесть №12,7мм пулеметов "Сейбра" не обладали такой мощностью огня и точностью всех показаний, как один — 37 мм-я и две — 23 мм — пушки, установленные на МИГ-15.

(смотри "авиационный ежегодник" за 1979 стр.80)

Как правило каждый пилот в скоротечном воздушном бою имел возможность провести максимум одну-две очереди (выстрела). Единственно возможным методом, пригодным для сбивания самолетов противника при скоростях, примерно, в один — "мах" (м) оказалась атака предпринимаемая в пределах небольшого сектора с тыла, т.е. с задней полусферы.

Попутно заметим, что весьма быстро МИГ-15 получил цветную маскировку, состоящую из разноцветных полос, ибо серебристая покраска делала их легко заметными, как на фоне неба так и земле — блистали. Несмотря на большие усилия США установить абсолютное господство в воздухе и уничтожить истребительную авиацию Корейской Народной Армии агрессор уже не сумел. И больше не добился такого перевеса в воздухе, какое существовало осенью 1950г. Пилоты "Мустанга", если их атаковал МИГ, не имели никакого шанса на спасение и часто катапультировались, раньше чем МИГ открыл огонь. Скорость МИГ-15 по сравнению со скоростью Ф-80С на средних высотах была на 160 км/ч. больше и МИГ-15 мог так быстро уходить от старого "Шутинг Стар", что казалось он "врастает в небо" — растворяется.

По скорости и маневренности МИГ-15 превосходил и Ф-9 "Пантеру". Использование самолетов МИГов значительно ограничило возможность интервентов вести авиаразведку, а иногда и полностью лишало их этой возможности.

В значительной мере затрудняло проведение им бомбардировок, агрессор решился на проведение подобных налетов только при сильном сопровождении истребителей, но в этом случае исход планируемой операции зачастую был неопределенным. Кроме того, в ноябре 1950 г. Корейская Народная Армия перешла к тактике применявшейся Советскими ВВС в Великой Отеч.-й войне и стали использовать самолеты ПО-2 в качестве легких ночных бомбардировщи-

ков. Эти многоцелевые самолеты 28 ноября 1950 года около 3.00 совершили например, налет на аэродром 8-ой американской истребительно-бомбардировочной эскадрильи и уничтожили на земле одиннадцать "Мустангов". После этого в спешном порядке эскадрилья была перебазирована в Южную Корею.

Авиационные подразделения Корейской Народной Армии неоднократно применяли тактику. Так например, 17 июня 1951 года им удалось уничтожить девять "Сейбров" на аэродроме Суван. Все усилия 5-ого воздушного флота США создать против этого метода налетов эффективную противовоздушную оборону заканчивались провалом. Обитые фанерой и обтянутые материалом самолеты которые к тому же подходили всег^дняя "брекшем" полете, практически не могли быть обнаружены радарам США. Даже при раннем обнаружении и использовании самых современных точных истребителей, ПО-2 благодаря своей превосходной маневренности и свойствам тихоходного самолета, как правило, отрывался от преследования ночных паррулей истребителей и выполнял боевое задание.

Но главную опасность командование американской авиации на Дальнем Востоке усмотрело в самолетах МИГ-15, ибо эти самолеты Советского производства были в состоянии лишить и лишали агрессора господства в воздухе.

ИТОГИ ВОЙНЫ

Военно-воздушные силы США и их сателиты совершили за 1951-53 г.г., период агрессии против КНДР, - 1.0400.708 пиратских боевых вылетов, это почти столько, сколько было совершено вылетов в Европе во время Второй мировой войны. Американские летчики сбросили на территорию Северной Кореи, на города с мирным населением и промышленные объекты один миллион тонн смертоносного груза: фугасов, мин, напалма, химических и бактериологических бомб, это в среднем за месяц 28.000 тонн по сравнению с 17.500 тонн в среднем за месяц во время Второй мировой войны в Европе и Северной Африке.

На эскадры 5-го воздушного флота США приходится 720.980 боевых вылетов. Из всех выполненных разбойничьих боевых вылетов против Северо-Корейских ВВС равным 66.997; против крупных городов равно 192.581, против целей на поле боя равно 57.665, для перевозки боевых грузов и снаряжений равно 181.659; на разведку и спасательных целей равно 227.078.

Самолеты носители сделали 167.552 боевых вылета и сбросили при этом 120.000 тысяч тонн бомб, а самолеты корпуса морской пехоты сделали 107.303 боевых вылета, сбросив 82.000 тонн бомб.

Общие потери самолетов ВВС 3982, более половины из них были уничтожены непосредственно в воздушных боях. 5-й Воздушный флот США потерял 2000 самолетов, морской корпус пехоты потерял 1.182 с-та, части ГВФ, развед.управление и спец. части равно 800 самолетов. Особенно большие потери несли американские ВВС от противовоздушной зенитной артиллерии 85 мм пушек и 37 мм зенитных установок.

Маленький пример - за несколько месяцев 1951 года зенитчики

	<u>сбили</u>	<u>повредили</u>
август	26 истреб. и бомбардир.	24 истребителя и бомбард.
сентябрь	32 "	53 "
октябрь	33 "	38 "
ноябрь	24 "	55 "

Летчики КНДР и добровольцы потеряли в воздушных боях - 856 реактивных и 190 винтовых самолетов. В результате аварий, несчастных случаев, катастроф, а также нехватки запасных частей было потеряно еще - 400 самолетов. Таким образом общие потери составили 1446 само-ов

Итак, попытка США решить исход агрессии против Корейской народно-демократической республики при помощи ВВС в течении трех лет полно-

стью провалилась, а с этим и провалилась их доктрина на отведенная Военно воздушным силам.

Принципы использования ВВС США, выработанные на основе второй Мировой войны, в данное время и в конкретных условиях оказались теперь малоэффективными недейственными. Устаревшей оказалась концепция нанесения непрерывных бомбовых ударов силами крупных авиационных соединений. Ее сменила оперативная тактика небольших групп бомбардировщиков, действующих в любых метеусловиях. Так же оказались неэффективной и непосредственная авиационная поддержка сухопутных войск, если для них не приняты предварительные меры прикрытия и обеспечения в техническом и тактическом отношении.

Но особенно и больше всего Пентагон был ошеломлен и шокирован появлением в небе Северной современной Советских реактивных самолетов МИГ-15, МИГ-15бис, МИГ-17 и "китайских добровольцев" в совершенстве владеющих ими. В результате чего мысли командования ВВС США о тактическом превосходстве нанесен тяжелый удар.

В техническом отношении самолеты МИГ-15 оказались более совершенны чем все типы реактивных и винтовых самолетов и их модификации американским ВВС. Боевые действия в Корее явились вехой в искусстве ведения воздушной войны в частности и на будущее в целом. Это касается как технической оснащения войск реактивными самолетами так и внедрением электроники в боевую технику, а как результат большое значение при обрели новые методы тактики воздушного реактивного боя, управления им, а так же оснащения войск и самолетов управляемыми ракетами различных классов и целеназначений.