

## АВИАОТРЯД ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

До Великой Октябрьской социалистической революции в нашей стране были плохо развиты и авиация и авиационная промышленность. Царизм оставил жалкое наследие — около трехсот изрядно потрепанных самолетов устаревших конструкций и несколько полукустарных заводов-мастерских по сборке и ремонту самолетов и моторов, которые за годы империалистической войны пришли в жалкое состояние. Огромную нужду молодое государство Советов испытывало и в авиационных кадрах. Достаточно сказать, что наши авиационные и воздухоплавательные отряды насчитывали всего лишь до трехсот летчиков.

Вот почему с первых дней Октября Коммунистическая партия и лично Владимир Ильич Ленин приняли энергичные меры к созданию и развитию отечественной авиации, в том числе и военной. Уже 10 ноября 1917 года по указанию В. И. Ленина в Петрограде был организован первый социалистический авиационный отряд для борьбы с контрреволюционными войсками Керенского — Краснова. Созданное в тот же день Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания вынесло решение: «...Приступить к формированию красногвардейских авиационных и воздухоплавательных частей из надежных и преданных делу революции товарищей, которые без остатка могли бы принять участие в случае надобности на гражданских фронтах»<sup>1</sup>.

Чтобы осуществить эту задачу, прежде всего нужно было срочно решить проблему подготовки авиационных кадров из числа молодых рабочих и крестьян. Ленин указывал, что, «строя новую армию, мы должны брать коман-

диров только из народа. Только красные офицеры будут иметь среди солдат авторитет и сумеют упрочить в нашей армии социализм»<sup>1</sup>.

По решению ЦК партии проводились специальные наборы в школы и на курсы Красного Воздушного Флота. В первую очередь принимались коммунисты, а также беспартийные по соответствующим рекомендациям. Трудящиеся горячо откликнулись на призыв партии. В ряды будущих авиаторов вступали передовые рабочие, наиболее сознательные крестьяне, революционные солдаты. Уже весной 1918 года в небо поднялись первые советские учлеты московской, севастопольской и гатчинской авиашкол. Вскоре были созданы и другие авиационные учебные заведения, в том числе в Петрограде и Егорьевске.

Благодаря неустанной заботе партии и правительства за годы гражданской войны наши учебные заведения подготовили 1100 летчиков и 250 летнабов, и на авиационных предприятиях выпущено 650 новых самолетов и 270 моторов.

Общежитие инструкторов московской школы военных летчиков находилось в одном из особняков Петровского парка, неподалеку от аэродрома. Возглавлял ее Юрий Александрович Братолюбов, пришедший в авиацию задолго до Октябрьской революции. Еще в период империалистической войны он прославился как один из лучших летчиков-наблюдателей самого известного авиационного соединения русской армии.

Много интересного о его смелости и отваге рассказывали авиаторы-фронтовики. В одном из воздушных боев немецкий летчик атаковал наш двухместный самолет, в экипаже которого Братолюбов был летнабом. Противник имел превосходство в скорости и маневренности, и уйти от него было не так-то просто. Расстреляв весь боезапас, Братолюбов и его летчик В. В. Карпов оказались, по существу, беззащитными. Воспользовавшись этим, немец пристроился в хвост и, чувствуя себя в абсолютной безопасности, открыл огонь по русскому самолету. Вероятно, он уже предвкушал близость победы: стоило убить летчика, и машина стала бы неуправляемой.

<sup>1</sup> «Советская авиация», 13 июня 1956 г.

<sup>1</sup> В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 37, стр. 200.



Однако торжество противника оказалось преждевременным. Отлично сознавая смертельную опасность, Братолюбов приподнялся с сиденья и, обняв Карпова за плечи, прикрыл его от губительного прицельного огня с борта вражеского истребителя. Это был отчаянный поединок. Только благодаря исключительному хладнокровию летчика, отлично пилотирувавшему самолет, и героической самоотверженности Братолюбова им удалось оторваться от преследователя и благополучно произвести посадку на своей территории.

Машина была настолько потрепана, что сослуживцы, окружившие ее, с удивлением спрашивали:

— Как же вам удалось уйти от немца и сесть?

Братолюбов кивнул на летчика и, улыбаясь, сказал: — Спасибо ему...

И он рассказал все, как было.

Об этом случае узнали все авиаторы-фронтовики. Имя Братолюбова стало символом русского бесстрашия.

С Юрием Александровичем я познакомился в 1918 году. После окончания специальной школы высшего пилотажа меня направили в 14-й авиационный отряд истребителей, входивший в состав 4-й боевой группы. Почти одновременно вместе со мной прибыл туда и Братолюбов.

Мы получили новые машины, ознакомились с ними и после тренировок в воздухе приступили к высшему пилотажу. Приземлившись, поделились впечатлениями. Братолюбов был старше, опытнее меня.

— Бы хорошо выполняете петли Нестерова, — сказал он. — Если бы чуть пониже, было бы совсем отлично, Борис Николаевич.

— Пониже? — удивился я. — Так ведь и без того земля кажется под самым носом.

— Вот именно — кажется, — улыбнулся Братолюбов. — На самом же деле у вас запас высоты не менее ста пятидесяти метров.

Я подумал, что Юрий Александрович шутит, разгрызает меня, хотя вслух не сказал об этом. На второй день убедился, что Братолюбов выводит самолет из пикирования значительно ниже, чем я. В душе поблагодарил товарища за науку.

Из 14-го авиаотряда Братолюбова отозвали и назначили начальником Московской школы военных летчиков. Мы понимали, что его опыт, летное искусство очень нуж-

ны: молодая Советская республика готовила кадры воздушных бойцов, столь необходимых на фронтах гражданской войны. Спустя некоторое время Юрий Александрович предложил и мне перейти в школу, на должность старшего инструктора высшего пилотажа. Служить под началом такого замечательного человека, как Братолюбов, было очень лестно, и я принял его предложение.

Начальник школы, несмотря на свою загруженность административной работой, учебными планами, десятками других больших и малых дел, много летал, показывал курсантам пример пилотажного мастерства, учил будущих авиаторов соколиной хватке в бою. Нередко инструкторы вместе со своими подчиненными любовались виртуозностью летного почерка Братолюбова.

Как-то Юрий Александрович пришел на стоянку самолетов моего отделения, расспросил, как обстоят дела с обучением курсантов, исправна ли материальная часть, не нужна ли помощь с его стороны.

— Все нормально, товарищ начальник, — ответил я. — Не беспокойтесь.

— Далеко не все, дорогой мой, — ответил Братолюбов. — А что касается беспокойства, то, мне кажется, вы не правы. Вот почитайте-ка, — и он подал мне газету «Известия ВЦИК» от 24 ноября 1918 года.

Я прочитал и не поверил своим глазам.

— Это правда?

Братолюбов так посмотрел на меня, что мне стало неудобно за неуместный вопрос. В газете сообщалось о посещении нашей авиашколы Владимиром Ильичем Лениным. Интересуясь учебой, жизнью, бытом курсантов, он узнал о затруднениях с учебно-методической литературой и питанием. В тот же день Владимир Ильич дал соответствующее указание о срочной разработке и издании учебно-методической литературы, об улучшении летного пайка курсантов.

— Вот так-то, Борис Николаевич. А вы говорите «не беспокойтесь». — Он помолчал немного и добавил: — Ну ладно, верю, что у вас все нормально. Распорядитесь, чтобы мне подготовили самолет, хочу слетать на пилотаж.

Братолюбов поднялся в воздух и на глазах у всех присутствовавших на аэродроме начал выполнять замысловатые акробатические померы. Сердце замирало, когда он



выводил машину из пике буквально в нескольких метрах от земли.

— И вы не боитесь так низко пилотировать? — спросил кто-то из курсантов, когда Братолюбов приземлился и вылез из кабины.

Его ответ поначалу показался нам странным:

— Кто вам сказал, что я не боюсь?

Мы переглянулись, как бы отыскивая глазами того, кто это сказал.

— Боязно, конечно, — продолжал начальник школы, сглаживая столь откровенное признание доброй улыбкой. — Но я стремлюсь побороть эту боязнь. Имейте в виду, ребята, что трус в оправдание своей нерешительности постарается найти сколько угодно мотивов. По-настоящему смел тот, кто наступая на горло собственной нерешительности, заставляет себя преодолеть боязнь и обязательно добивается осуществления своего замысла или задачи, поставленной перед ним.

Заметив, что собравшиеся с интересом внимают его словам, он предложил отойти от самолета и между делом покурить. Беседа приняла непринужденный, товарищеский характер, чувство профессионального интереса победило скованность, вызванную присутствием начальства.

— Так вот, друзья, — продолжал Юрий Александрович, — если человек хоть один раз поддастся своему врагу — боязни, не сделает того, что мог бы сделать, считай, что он конченный человек. В первую очередь это относится к авиаторам, вся жизнь которых — риск, основанный на расчете, подвиг, героизм.

Братолюбов говорил так не потому, что хотел сделать нас воздушными лихачами. Нет. Он был сам человеком трезвого ума и требовал от нас пунктуальности, дисциплины, знаний, твердости и самообладания, без которых нельзя достичь совершенства в летной подготовке.

Начальник школы очень хорошо знал положительные стороны и недостатки подчиненных, потенциальные возможности каждого. Это позволяло ему с разной меркой подходить к разным людям. Он умело использовал и предоставленную ему власть, и метод убеждения, и личный пример. «Способности человека должны и можно выявлять полностью», — говорил Братолюбов.

Вот почему все мы безгранично уважали Юрия Александровича. На его строгость не обижались, его похвалу воспринимали как награду. Помню, однажды после моего показательного пилотажного полета Братолюбов пришел в мое отделение и перед строем курсантов сказал, пожав мне руку:

— Не знаю, вызвал ли ваш полет чувство хорошей зависти у курсантов, но я благодарю вас от всего сердца. Здорово, Борис Николаевич, честное слово, очень здорово!

Позже я много раз получал поощрения, но сердечности Братолюбова не забыл до сих пор.

Жил Юрий Александрович вместе с нами, инструкторами, и вне служебного времени с некоторыми, в том числе и со мной, был на «ты». Остроумный, веселый и общительный, он никогда не унывал, был душой компании, неистощимым рассказчиком. Он не считал зазорным участвовать в самодеятельном драмколлективе и часто в нашем школьном клубе «Крылья коммуны» исполнял комические роли из чеховских произведений.

Много времени Братолюбов уделял самообразованию, изучал труды по теории авиации. Его перу принадлежит первое советское руководство по высшему пилотажу — «Как я продельваю приемы высшего пилотажа». В этом руководстве обобщен опыт его летной практики. А практика у него была богатейшая. Так, во время праздника авиации в 1918 году он продемонстрировал перед москвичами изумительное летное мастерство. Его авторотируемое падение листом, штопор и спираль вверх колесами поразили даже бывалых наших летчиков.

Таков был Юрий Александрович Братолюбов, с которым мне довелось участвовать в борьбе с белогвардейщиной во время гражданской войны.

В один из августовских дней 1919 года Братолюбова вызвали в Главвоздухофлот. В общежитие он возвратился поздно ночью.

— По указанию Владимира Ильича Ленина создается авиационный отряд особого назначения, — сказал начальник школы. — Его задача — борьба с конницей генерала Мамонтова,двигающегося на Москву. Начальником отряда утвердили меня.

Братолюбов окинул нас внимательным, изучающим взглядом.



— Мне предоставили возможность, — продолжил он, — по своему усмотрению отобрать лучших летчиков и материальную часть для отряда. Предупреждаю, работа предстоит весьма опасная, поэтому по старой русской традиции буду зачислять в отряд добровольцев.

Это была большая честь — воевать в отряде, создаваемом по личному указанию В. И. Ленина. И конечно же, всем нам очень хотелось удостоиться этой чести.

— Вижу, — повеселев, проговорил начальник школы, — что среди вас нет колеблющихся. Итак, решено: отряд создаем на базе нашей школы. Теперь главное — не терять ни одной минуты драгоценного времени. Чем раньше мы начнем действовать против врага, тем меньше бед принесет он нашему народу.

Все другие заботы отошли на задний план. Этой же ночью были распределены служебные обязанности между летчиками по формированию отряда и командованию его подразделениями, подобраны механики, мотористы, учелы, необходимая материальная часть, хозяйственный аппарат — все, что требовалось для обеспечения боевых действий на фронте.

Меня на организационный период Братолюбов назначил комендантом отряда. Спустя двое суток все было готово: люди, восемь самолетов, обслуживающее хозяйство, оборудование, боеприпасы, продовольствие. Эшелон двинулся на фронт.

А положение на фронте было чрезвычайно серьезным. В стык между 8-й и 9-й армиями Южного фронта провалилась конная лавина генерала Мамонтова и, вырвавшись на оперативный простор, захватила ряд городов, в том числе Тамбов, Козлов (Мичуринск) и другие. Создалась непосредственная угроза для Тулы и даже Москвы. Оценивая сложившуюся обстановку, В. И. Ленин писал:

«Наступил один из самых критических, по всей вероятности, даже самый критический момент социалистической революции. Защитники эксплуататоров, помещиков и капиталистов, русские и иностранные (в первую голову английские и французские) делают отчаянную попытку восстановить власть грабителей народного труда, помещиков и эксплуататоров, в России, чтобы укрепить падающую их власть во всем мире»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 39, стр. 44.

В связи с выработкой мер борьбы с полчищами Мамонтова Ленин рекомендовал использовать авиацию против кавалерии противника. В записке заместителю председателя Реввоенсовета Республики Э. М. Склянскому от 4 сентября 1919 года Владимир Ильич указывал, что конница при низком полете аэроплана бессильна против него.

Это указание Ленина, о котором в то время мы, разумеется, не знали, послужило основой для создания советской штурмовой авиации, прославившейся впоследствии на весь мир.

Но возвратимся к нашему отряду.

Когда эшелон тронулся, меня пригласил в свое купе Ю. А. Братолюбов.

— Вот что, комендант, — сказал он. — В пути, вероятно, будет столько трудностей, что мы можем надолго задержаться. Это недопустимо. Надо принять все меры к тому, чтобы эшелону давали зеленую улицу. Считаю, Борис Николаевич, это своим первым боевым заданием. Я обязательно проконтролирую. А сейчас пригласите в штабное купе всех летчиков.

Пока я созвал товарищей, — многие из них уже отдыхали после непрерывных хлопот в течение двух суток, — был уже накрыт стол.

— Прошу на дружеский ужин, — радушно сказал Юрий Александрович. — С сегодняшнего дня для нас начинается новал, боевая жизнь. Вышдем за организацию нашего отряда, за его успехи в борьбе с врагами Советской власти.

За столом царил веселое оживление.

— Пользуясь тем, что вы стали разговорчивее, — улыбнувшись, сказал Братолюбов, — хочу спросить, как вы представляете себе нашу боевую работу. Может быть, у кого есть предложения, пожелания, советы?

Ребята смутились. Никто из них не готовился к такого рода беседе.

— Тогда разрешите мне высказать свои соображения.

По его мнению, наша первоочередная задача заключалась в том, чтобы вести разведывательные полеты, обнаружить точное место нахождения главных сил конницы Мамонтова.

— Для того чтобы в кратчайший срок обследовать возможно большую территорию, разведку надо вести



одиночными самолетами в разных направлениях. Восемь самолетов — восемь направлений, — продолжал развивать свою мысль Братолобов. — Обнаружив противника, мы всем отрядом атакуем его с воздуха, чтобы нанести ему возможно больший урон. Если же обстановка не позволит действовать всем отрядом, будем наносить удары парами. В этом случае главное — непрерывность. Чтобы не дать возможности мамонтовцам сосредоточиться, постоянно держать их под контролем, не упускать из виду.

Затем Братолобов, как бы пенароком, напомнил нам о случаях перелета отдельных летчиков на сторону врага. Это были в основном выходцы из привилегированных классов.

— Кос-где, — заметил командир, — прибегают к методу круговой поруки, берут подписку с каждого об ответственности за остальных. Но мы к этому прибегать не будем. Я один за всех вас дал слово, что задание Владимира Ильича выполним с честью.

Никто из нас не обмолвился ни единой фразой. Все мы были глубоко благодарны Братолобову за большое доверие.

Вскоре все ушли спать, а я заступил на свой бесшумный пост, чтобы обеспечить беспрепятственное движение эшелона. Сейчас кое-кому, возможно, это покажется странным, а тогда на транспорте были очень большие затруднения. Не хватало паровозов, вагонов, топлива. Поезда ходили нерегулярно, без расписаний. «Пассажиры» не брали никаких билетов. Каждый устраивался как умел: на платформах, на крышах, на буферах.

Наш эшелон имел вооруженную охрану, и те, кто пытался «штурмом» добиться места, — а это были чаще всего спекулянты, — имели дело с охранниками. Однако мне не раз пришлось сталкиваться с фактами саботажа со стороны начальников станций и дежурных. В таких случаях, если не помогали официальные документы, я выхватывал из кобуры наган и, не стесняясь в выражениях, говорил: «Или ты сейчас же отправишь эшелон, или проглотить пулю». Охотников «глотать» пули не находилось, и эшелон шел от станции к станции без особых задержек.

К исходу второй ночи мы прибыли на станцию Жданка, что неподалеку от городка Богородицк. Разгрузившись, начали собирать свои самолеты — семь «Нью-

пор-17» и один триплан «Сопвич». Тут же недалеко был аэродром, на котором базировались 41-й и 51-й разведывательные авиаотряды и 8-й истребительный.

Летчики готовили машины к полету вместе с механиками и мотористами, как бы соревнуясь, какой экипаж быстрее всех справится с поставленной задачей. Закончившие работу подходили к командиру и спрашивали разрешения на вылет. Но Братолобов неизменно отвечал:

— Подождите, вылет будет общим. Я подам команду.

Наконец первая четверка самолетов (Братолобова, Герасимова, Лёвина и мой) пошла в воздух. Перед самым вылетом командир сказал нам:

— Ну а теперь, ребятки, покажем, как летают инструкторы московской школы!

И вот на виду у всех в небе закружились наши машины. По тем временам это было редкое, захватывающее зрелище. Дело в том, что тогда лишь отдельные летчики владели искусством высшего пилотажа. Вот почему с таким интересом смотрели на нас летчики — хозяева устаревших конструкций самолетов «фарман», «вуазен» и других со старыми моторами.

Едва мы успели приземлиться, как нас окружили плотным кольцом и, выражая восторг, забросали многочисленными вопросами.

— Пусть знают, — с гордостью проговорил Братолобов, когда мы остались одни, — что инструкторы Московской школы — первоклассные летчики, не зря же нам доверили такое важное дело, как борьба с мамонтовской конницей.

Командир отряда приказал обслуживающему составу осмотреть и дозаправить самолеты, привести их в готовность к вылету. Дело в том, что в этот же день нам предстояло перебазироваться на аэродром возле местечка Политово.

— А вам, Борис Николаевич, — сказал он, — надо поспать часа два.

Я попытался возразить, но командир и слушать не захотел:

— Двое суток без сна — дело не шуточное. Спать, спать!

Через два с половиной часа мы поднялись в воздух и вскоре были на новой площадке. Назавтра предстоял бое-



вой вылет, поэтому Братолюбов собрал летный состав и рассказал нам обстановку. Она была угрожающей. Южный фронт в районе Новохоперска прорван. Сведения об этом получены командованием от пачальника авиации Южного фронта И. И. Петрожицкого, лично обнаружившего конницу бедогвардейцев во время своего разведывательного полета. Конный корпус Мамонтова двигался в северо-западном направлении, имея целью, по-видимому, захватить Тулу. Корпус насчитывал около шести тысяч сабель и три тысячи штыков. Три его конные дивизии были усилены двухорудийной батареей и броневиком каждая, а пехотная дивизия — двумя батареями дальнбойной и тяжелой артиллерии.

— Наша задача, — сказал в заключение Братолюбов, — состоит в том, чтобы прежде всего обнаружить главные силы противника, уточнить его численный состав и направление движения. Атаковать будем на марше и на стоянках. Главное — не упускать его из виду после почных маршей. За ночь мамонтовцы могут уйти на тридцать — сорок километров. Это расстояние для нас не проблема. А теперь слушайте, в какую зону каждый из вас полетит на разведку.

Сентябрьское утро. Над землей висят облака, вот-вот готовые пролиться дождем. Видимость ограниченная. И все же вылет состоялся. Около восьмидесяти минут бороздили мы воздушное пространство, зорко вглядываясь в рельеф местности, однако противника никто из нас не обнаружил. Не дали результатов второй и третий полеты.

Спустя некоторое время летчики стали обнаруживать отдельные вражеские разъезды и мелкие конные отряды. На один из таких отрядов, численностью до ста сабель, паткнулся и я. Вот как это произошло.

Высота полета была около 200—300 метров, визуальная видимость до трех километров. На одной из дорог в районе Ельца неожиданно показалась колонна конников. Заметив мой самолет, белоказачи, оставив дорогу, вскачь понеслись к видневшемуся недалеке перелеску. Круто заложив вираж и развернувшись на 180 градусов, я пошел со снижением и дал длинную очередь по всадникам.

Позиция для ведения огня при таком маневре оказалась очень неудобной, так как стрелять пришлось на по-

перечном курсе. Но дело не в ущербе, нанесенном противнику. Главное тут ошеломляющее воздействие. Обезумевшие от рева самолета и стрельбы, лошади взвивались на дыбы, сбрасывая и подминая всадников. Это была потрясающая картина. Делая крутые, вертикальные виражи над самой землей и почти задевая конников то одним, то другим крылом (вот где пригодился высший пилотаж!), я носился над полем до тех пор, пока горючего осталось только на обратный путь. Стрелять приходилось изредка: отряд и без того рассеялся, стал небоеспособным.

На аэродром я возвращался в приподнятом настроении. Казачья сотня оказалась бессильной против одного самолета. Белоказачи, охваченные паникой, даже не попытались сделать ни одного выстрела. Таким образом, мысль Владимира Ильича Ленина о том, что конница при низком полете аэроплана бессильна против него, подтвердилась на практике.

Возвратившись в Политово, я с радостью узнал, что Братолюбов и Герасимов тоже обнаружили вражеские отряды и действовали примерно так же. К тому времени мы убедились, что главных сил Мамонтова в этом районе нет и что нам целесообразнее всего перебраться в Ефремов, где ипподром можно было использовать в качестве летной площадки.

И вот Ефремов. Летая с местного аэродрома, мы стали чаще встречать неприятельские отряды. Сначала тактика борьбы с ними оставалась прежней: обнаружив конников, мы рассеивали их пулеметным огнем и маневрированием на небольшой высоте. Затем начали применять бомбы. О бомбометании хочется рассказать подробнее.

Одноместный истребитель не мог брать бомбовой нагрузки, но, желая папести врагу как можно больший урон, мы все-таки брали по две десятифунтовые фугасные бомбы. Помещались они в обыкновенном мешке, сбоку от сиденья летчика. Прежде чем сбросить бомбу, надо было взять ее на колени, с помощью отвертки или плоскогубцев отогнуть вильчатую контрольную пластинку, фиксирующую ветрянку ударника. Если бы ветрянка по какой-либо причине вывернулась в кабине, бомба при первом же толчке взорвалась бы на коленях у летчика.

Выбросить бомбу из кабины было не так-то просто. Чтобы она не попала на свое же собственное нижнее



крыло, надо было перенести ее за борт и, держась одной рукой одновременно за стабилизатор и ветрянку, вынести как можно дальше назад и отбросить. Все это надо было сделать очень быстро, ибо ветрянга при скорости самолета 150—160 километров могла вывернуться на встречном потоке ветра в течение нескольких секунд. Вторая рука была занята управлением машины. И если замешкаешься хоть на полсекунды, может произойти взрыв. Одним словом, пока сбросишь этот смертоносный груз, не один раз покроешься холодным потом.

Бомбометание вручную если и не причиняло в некоторых случаях серьезного урона противнику, то все-таки оказывало большое психологическое воздействие на него. И это вполне оправдывало тот риск, на который шли летчики. Мы жалели только о том, что у нас не было самолетов большей грузоподъемности.

Истребителей противника мы не встречали в воздухе, а для разведки на дальнее расстояние наши самолеты не годились, поэтому Братолюбов связался с Москвой и добился, чтобы нам выделили двухместные «сопвичи». Несмотря на то что боевых машин было очень мало, Москва выделила нам самолеты-разведчики. За первым из них командир отряда послал меня.

Оставив «Ньюпор» в Москве, я возвратился в Ефремов на «Сопвиче». Вместе со мной прилетел летчик-наблюдатель Карц, которого я выбрал из курсантского состава нашей школы. Вслед за мной новую машину получил Герасимов. Летнабом к нему назначили коммуниста Горелова, учившегося в Московской школе летчиков.

Первые разведывательные полеты на «Сопвичах», несмотря на увеличившуюся дальность маршрута, тоже ничего особенно существенного не дали: основных сил Мамонтова обнаружить не удалось. Однако работа в районе Ефремова не пропала даром.

...На разведку полетел один из командиров отрядов авиагруппы особого назначения. В воздухе отказал мотор, и пришлось совершить вынужденную посадку на территории, занятой белыми. Оставив самолет, летчик благополучно добрался к своим. На следующий день мы в марше с Трусковым, выполняя очередное боевое задание, должны были найти машину, оставленную командиром истребительного отряда. Об этом нас попросил Братолюбов.

Через несколько минут полета мы обнаружили самолет. Противника поблизости не было. Убедившись в этом, я выбрал пригодную для посадки площадку и приземлился. Трусков, видимо, подумал, что на моей машине случилась какая-нибудь поломка, и сел почти рядом со мной.

— Что там у тебя? — крикнул он.

— Все в порядке, — ответил я, — не волнуйся. Надо узнать у местных жителей, нет ли здесь белых.

К приземлившимся самолетам подбежали деревенские мальчишки, а затем и взрослые. Каждому было любопытно посмотреть на летающие машины. У них-то мы и расспросили о неприятеле. Оказывается, казаки покинули эту деревню три-четыре дня назад. Это были очень важные сведения. Узнав о направлении движения белоказак, я сказал Трускову:

— Придется еще раз сесть неподалеку от Ельня и узнать, есть ли там противник. А ты кружи надо мной, так будет надежнее: в случае нападения мамонтовцев атакуешь их.

Мой папарник согласился.

Вторая посадка тоже оказалась удачной. Елецкие крестыне сообщили, что войска Мамонтова уже два дня как покинули город.

— Самолет нашли, — доложил я Юрию Александровичу по возвращении в отряд. Он похвалил нас. А когда узнал о том, что мы селились и с какой именно целью, нахмурился:

— Хорошо, что там не оказалось мамонтовцев. И сами попали бы в плен, и самолеты достались бы врагу. Прошу больше не делать этого.

В тот же день команда, возглавляемая летчиком Левинным, направилась к машине, обнаруженной нами, и доставила ее в Ефремов.

Располагая нашими данными о противнике, Братолюбов приказал отряду готовиться к перелету в Елец.

— Оттуда и будем бить белоказак. Кстати, туда подойдет и наш эшелон.

Из Ельца командир перегнал свой «Ньюпор» в Москву и возвратился вместе с летнабом Мининим на «Сопвиче». Теперь у нас было три таких машины. Юрий Александрович заметно повеселел. Причиной тому, как выяснилось, было не столько получение нового самолета, сколько решение, принятое командиром в результате авиа-



лиза того полета, который мы совершили с Трусковым. Идея посадки на территории, занятой противником, все больше занимала Братолюбова.

— Вот что, друзья,— сказал он летчикам,— сведения о белоказаках можно и пужно добывать путем опроса местных жителей, как это сделали однажды Кудрин и Трусков. Перелетим в Курбатово и попробуем испытать этот метод.

Местечко Курбатово находилось на участке железной дороги между Воронежем и Курском. Вылетая с этого аэродрома в разных направлениях, мы еще раз убедились в том, что войска Мамонтова передвигаются отдельными мелкими отрядами и собираются в единый кулак лишь в момент нанесения удара по какому-нибудь важному стратегическому пункту.

— Новый метод поиска противника чрезвычайно опасен, но мы все же попытаемся использовать его,— сообщил Братолюбов.— Для этого выделим пока один самолет. Кому лететь — решит жребий.

Жребий выпал на долю Герасимова. Не знаю, как другие, а я был огорчен, что не мне придется производить посадку во вражеском тылу.

Далее командир напомнил, что в связи с приближением к линии Южного фронта надо очень внимательно следить за обстановкой не только на земле, но и в воздухе. Не исключена возможность нападения истребителей противника.

Братолюбов продолжал:

— Белогвардейцы никуда не уйдут от нас. Не сегодня-завтра мы все равно найдем их и начнем наносить по ним удары с воздуха. Не исключена возможность, что в бою кого-нибудь из нас настигнет беда. Придется садиться. Не знаю, как в этом случае поступят другие, но я не допущу, чтобы мой боевой товарищ был взят в плен. Обязательно произведу посадку, чтобы выручить его.

Все мы не сомневались в том, что именно так он и поступит в случае необходимости, хотя знали, что Братолюбову не придется рассчитывать на милость белогвардейцев: он, как и я, являлся офицером старой армии.

Это был вопрос чрезвычайной важности. Садиться на случайную площадку опасно по трем причинам. Во-первых, она может оказаться непригодной для взлета. Во-вторых, на наших самолетах стояли старые, истрепанные

ротативные моторы (неподвижный коленчатый вал с вращающимися вокруг него цилиндрами) с очень примитивной системой питания и зажигания, неустойчивой работой на малом газу; даже на школьном аэродроме и то бывали случаи остановки мотора на малом газу. И, наконец, прямая угроза нападения белоказаков на экипаж.

Испытующим взглядом смотрел командир на летчиков: что-то они скажут? Первым нарушил молчание Горелов. Он спросил:

— Кого же спасать в первую очередь, если из двух самолетов на вынужденную посадку сядет один, — летчика или летнаба? Ведь обоих на борт не возьмешь...

Ему ответил комиссар отряда Сергей Курпиков:

— Тут выбора быть не может. Братолюбов и Кудрин, например, испытанные летчики, воспитатели авиационных кадров для молодой республики. А получатся ли авиаторы из нас — еще не известно. Так что в любом случае надо отдавать предпочтение командиру экипажа. Я знаю, что меня, коммуниста, враги не пощадят. Но я не дамся им в руки живым.

Курпикова поддерживали все коммунисты — Горелов, Мишин, Карп: первым спасать летчика.

...Перед вылетом на разведку с посадкой («агентурная» разведка, как мы ее называли) на самолете Герасимова случилась неполадка. Братолюбов тоже не мог вылететь, так как ему предстояло немедленно установить связь со штабом нашей авиатрупы, находившейся в Кпении.

— Разрешите вместо Герасимова вылететь мне? — спросил я командира.

Братолюбов не отказал в категорической форме. Он лишь заметил, что получится, будто мы обижаем Евгения. Позже ко мне подошел сам Герасимов и попросил меня взять его в качестве летнаба. Я с радостью согласился, но не знал, разрешит ли Братолюбов идти на задание двум летчикам на одном самолете.

— Уговорю командира, — заверил Евгений.

Через несколько минут, когда я и Карп уже садились в самолет, подбежал сияющий Герасимов и протянул письменное распоряжение Юрия Александровича.

— А садиться вне аэродрома он нам разрешил?

— Я не спрашивал, — ответил Евгений. — Да и спрашивать нечего: я раньше имел разрешение на посадку. А так как задание остается прежним...



— Ну ладно,— перебили я его,— умеешь ли ты запустать мотор? Ведь он может заглохнуть во время посадки.

— Кручу, как бог.

— Тогда попробуй, запусти. Контакт!

— Есть контакт!

Мотор заработал, и вскоре мы поднялись в воздух. Вначале нам, как и прежде, попадались небольшие конные отряды, но мы теперь не обращали на них никакого внимания. Обнаружить главные силы Мамонтова — вот наша задача.

Было безветренно. Видимость хорошая, и мы для лучшего обзора местности набрали метров шестьсот высоты. Направление держали на юг и, если казалось что-нибудь подозрительным, делали отвороты влево или вправо. Однако в течение получаса ничего достойного нашего внимания мы не обнаружили.

«Надо подыскать площадку, подходящую для посадки», — подумал я и почти сразу же внизу заметил стадо овец. Значит, там непременно должен быть и пастух, который, вероятно, мог рассказать нам о том, есть ли в округе белоказаки, а если нет, то когда были и в каком направлении ушли.

Тщательно высмотрев площадку рядом со стадом, я указал на нее рукой Герасимову. Он одобительно закивал головой: садись, мол. Едва самолет остановился, Евгений поспешно вылез из кабины и, придерживая одно крыло, помог мне развернуть «Сопвич» для взлета. Такая мера предусмотрительности была не лишней: в случае опасности мы быстро могли взлететь по своему старому следу.

Взяв карабин, Герасимов направился к пастухам — их оказалось двое, — а я остался в самолете, поддерживая и регулируя работу мотора на малых оборотах.

Разговаривая с пастухами, Евгений вынул из планшета карту и что-то рассматривал на ней. По всей видимости, собеседники сообщили ему интересные сведения о противнике. Так оно и было. Возвратившись, Герасимов прокричал мне на ухо:

— Главные силы белых проходили здесь два дня назад. С пушками и броневиками...

Дальше я услышал название какого-то населенного пункта, но какого именно — не разобрал.

— Давай, давай, взлетай! — крикнул Евгений. — Я покажу...

Мы взлетели, и я повел самолет в направлении, которое мне указывал Герасимов. Стучая меня по плечу и махая рукой, он обозначал курс.

Прошло минут двадцать, но вражеской конницы нигде не было. Чтобы убедиться, не обманули ли нас пастухи, мы решили произвести еще одну посадку. На этот раз сели возле деревни, и Евгений беседовал с женщинами, шедшими куда-то с ребятишками. После разговора с ними полетели дальше на юго-восток. Женщины показали правильное направление, потому что мы стали замечать движение вражеских разъездов и даже довольно крупных отрядов.

Сели в третий раз. Герасимов быстро закончил разговор с пастухами и, возвратившись, сказал, что мамонтовцы должны быть где-то рядом. И действительно, минут через десять полета мы обнаружили наконец то, что настойчиво искали в течение нескольких дней...

Растянувшись километров на пять, по дороге двигались неприятельские обозы. А впереди плотными колоннами шли казаки. По визуальному определению их было более дивизии. Такой массы войск, собранных в одном месте, мы никогда не видели. И тут встал вопрос: что делать? Боевое задание выполнено — противник обнаружен. Сейчас бы нанести по мамонтовцам сокрушительный бомбовый удар. Но бомб у нас не было, потому что с ними нельзя было производить посадки. Возвратиться на свой аэродром, чтобы всем отрядом обрушиться на врага, — уйдет, как мне казалось, слишком много времени. Что же делать? Много раз уже приходилось мне разгонять мелкие отряды белоказаков, и удача всегда сопровождала меня. Неужели боевое счастье изменит, когда за моей спиной сидит мой товарищ? Нет, не может этого быть. И прежде чем успел сообразить, что делаю, я уже перевел самолет в пики и, идя со снижением на колонну, орал Герасимову: «Стреляй! Стреляй!»

Герасимов открыл огонь. Однако, к моему великому изумлению, мамонтовцы не покидали строя, не бросались, как прежде, с дороги в сторону. Больше того, тысячи стволов винтовок поднялись вверх и сосредоточили огонь по нашему «Сопвичу». Холодный пот выступил на моем лице: бросаться в атаку против пехотной казачьей дивизии с одним пулеметом «Льюис», в тарелке которого всего лишь сорок семь патронов, — безрассудство.



Круто развернув машину в сторону, я выжимал из нее все, на что она была способна, и думал только об одном: скорее вырваться из сплошной завесы губительного огня. Не знаю, как нам удалось остаться в живых. Даже теперь, когда прошло почти пятьдесят лет, я не могу объяснить, почему мы не оказались сбитыми и почему я проявил такую глупость.

Оторвавшись от колонны, мы пошли на Курбатово. Я оглянулся и увидел изменившееся лицо Герасимова. Он улыбнулся, но улыбка была не веселая, не радостная, а, скорее, удивленная: неужели пронесло?!

О результатах разведки и своем приключении доложили Братолюбову. Он выслушал доклад спокойно, не обращая внимания на нашу взыскательность, лишь задал несколько вопросов, уточняющих местонахождение противника. Затем приказал Герасимову, самолет которого привели в порядок, и наблюдателю Горелову сделать повторный вылет и нанести на карту местонахождение противника абсолютно точно. Никаких посадок на неприязельской территории командир не разрешил производить.

Когда Евгений доложил о готовности к вылету, Братолюбов подал команду на общее построение. Авиаторы построились, и командир объявил мне и Герасимову выговор. Он сказал:

— Летчики Кудрин и Герасимов только что вернулись с боевого задания. Они добыли чрезвычайно важные сведения, которых мы, да и не только мы, а, наверное, вся авиация нашего фронта, так долго и безуспешно добивались. Все, что мы сделали до сих пор, ничего не стоит по сравнению с этим полетом, и экипаж следовало бы поощрить. Но Кудрин и Герасимов, к сожалению, проявили недисциплинированность, ухарство и безрассудство, недостойные красноармейцев. Все мы знаем, что они смелые, отважные летчики. Но такой смелости — с одним пулеметом бросаться на дивизию — нам не нужно. Нельзя так безрассудно рисковать собой, тем более, что они располагали очень важными сведениями о противнике. Надеюсь, впредь никто из вас не повторит подобного.

Это был отеческий выговор. Мы это отлично понимали и потому не только не обиделись на командира, но в душе были благодарны ему за его заботу.

Прибыв из разведки, Герасимов и Горелов привезли еще более ценные сведения. Километрах в пятнадцати западнее того места, где мы оставили противника, они обнаружили другую колонну вражеских войск. Не оставалось никакого сомнения, что в этом районе концентрировался весь корпус Мамонова. Накопец-то настал час, когда мы сможем всем отрядом нанести удар по неприятелю!

К вылету подготовились быстро. Братолюбов собрал всех летчиков и наблюдателей и поставил задачу:

— Начнем бомбить мамонтовцев с высоты восемьсот—девятьсот метров, на которой ружейно-пулеметный огонь безопасен. При заходе на бомбежку перестроимся в кильватерную колонну. Первым сбрасываю бомбовый груз я. Уход от цели всем отрядом после того, как выполнит боевую задачу последний экипаж. Чтобы не задерживаться над целью, не подвергать себя непущкому риску, наблюдатели должны действовать как можно быстрее. Левин летит на «ньюпоре», горючего у него меньше, чем на «сопвичках», поэтому разрешаю ему возвратиться на аэродром, не ожидая нас.

Уточнив ряд других моментов и проверив, что летчики поняли задачу, командир распорядился о подготовке к вылету. Сам он летел с Минниным, я — с Карпом, Трусков — с Кошелевым, Левин — на одноместном самолете, без наблюдателя.

И мы ушли в свой первый групповой полет. Приблизившись к цели, Братолюбов подал условный знак для перестроения в кильватерную колонну. Он зашел вдоль дороги, по которой двигались войска противника. Мы не отставали от командира, точно выдерживали заранее намеченную дистанцию.

Бомбы одна за другой полетели вниз. Разрывов я не видел, потому что следил за самолетом ведущего. Братолюбов сделал вираж и лег на обратный курс. Я последовал его примеру и на развороте увидел, что дорога, по которой двигались мамонтовцы, зияла воронками от взрывов наших бомб. На сером полотне большака и по его обочинам валялись трупы лошадей, разбитые повозки, убитые и раненые мамонтовцы...

Удар с воздуха был настолько эффективным, что войско противника дрогнуло, смешалось и в панике бросилось врассыпную. «Сейчас мы им поддадим огоньку!» —



подумал я, ожидая, что Братолюбов снова сделает разворот и откроет пулеметный огонь с пикирования. За ним, конечно, ринулись бы и остальные самолеты. Я чувствовал и даже видел по выражению лица летчика-наблюдателя Карпа, что и он горит боевым азартом, с нетерпением ждет команды на открытие огня по мечущемуся противнику. Но Юрий Александрович летел курсом на свой аэродром и даже не делал попытки снизиться над мамонтовцами. Зная о смелости командира, я даже разочаровался в нем: упустил такую возможность!

Мы подошли к Братолюбову ближе и пристроились с двух сторон. Спустя некоторое время я заметил, что мы уклоняемся влево от нашего курса, к западу. Потом это отклонение стало еще больше. «Куда же он летит? Не может быть, чтобы заблудился!» — беспокоило подумал я и, подойдя вплотную, показал рукой истинное направление. Командир погрозил кулаком. Наконец я понял: он летел в Кшени, где была сосредоточена вся авиация фронта.

Теперь стало ясно, почему Братолюбов не стал атаковать неприятеля. Он намеревался нанести мощнейший удар всеми наличными силами... «Правильно! Молодец!» — воскликнул я, словно Братолюбов и в самом деле мог услышать этот возглас одобрения.

Когда мы приземлились в Кшени, командир торопливо зашагал в штаб, сказав, чтобы мы подождали его. На аэродроме стояло много самолетов, в том числе и два четырехмоторных гиганта, носивших название «Илья Муромец».

— Если сейчас поднять всю эту армаду в воздух, — восторженно проговорил Герасимов, — Мамонтову не поздоровится.

Все мы разделяли это мнение и надеялись, что сейчас придет командир и скажет: «Летим!» Но Братолюбов вернулся из штаба злой и хмурый. Он сказал, что придется ночевать на этом аэродроме, а завтра произвести дополнительную разведку.

После очередной разведки и штурмовки другой довольно значительной группы войск противника, обнаруженной нами, мы должны были произвести посадку на аэродроме Курбатове. И мы сели. Правда, не без происшествий. На самолете Трускова перед самой посадкой сломалась стойка коромысла клапанов мотора, срезало

капот. Трусков приземлил свой «Сопвич», но он был в таком жалком состоянии, что без серьезного ремонта на нем нельзя было летать. На моей машине мотор работал с перебоями, начал подтекать маслобак. Я с трудом дотянул до Курбатове.

Мы собрались у Братолюбова, только что говорившего со штабом авиадарма.

— В этом районе обстановка стала угрожающей, — сказал он. — Снова появились казачьи отряды. Они могут совершить налет на аэродром, а это, сами понимаете, может кончиться трагедией... Самолет Трускова, все имущество и вещи надо погрузить в эшелон, который через Касторную отправится в Елец. Что с вашей машиной, Борис Николаевич?

— Механики обещают скоро отремонтировать.

— Хорошо. Завтра утром мы втроем вылетим на очередную бомбежку и штурмовку неприятельской коптицы, а оттуда возьмем курс прямо на Елец! Задача ясна? Значит, так и будем действовать.

Однако вышло не так, как планировалось. Механики моего самолета работали без отдыха всю ночь, но подготовить его к рассвету все же не смогли. Братолюбов принял решение идти на задание вдвоем с Герасимовым, а мне приказал вылетать по мере готовности машины и отбомбиться в одиночку. Посадку после налета Братолюбов и Герасимов должны были сделать в Курбатове и подождать меня, а затем, уже все вместе, направиться в Елец.

Командир и Евгений улетели. Помогая механикам, я с нетерпением ожидал, когда можно будет подняться в воздух. Прошло около двух часов. Мой «Сопвич» уже был готов, а Братолюбов и Герасимов все не возвращались с задания.

— Полетим, — сказал я Карпу. — У них, наверно, жаркая работа.

Мы заметили, что противник значительно дальше продвинулся на запад и теперь не ломился сплошной массой, а шел отдельными отрядами по бездорожью, рассредоточившись на значительной площади.

Карп навел меня на самое крупное скопление белых, и мы, так же как и в прошлый раз, удачно сбросили на них бомбовый груз и, снизившись, расстреляли все патроны.



Беспокоясь о том, что Братолюбов и Герасимов могут улететь на другую площадку, я спешил встретиться с ними в Курбатово. До аэродрома уже было совсем недалеко, когда неожиданно мотор начало сильно трясти. Видимо, вышел из строя один из цилиндров. Надежда на то, что сумею дотянуть, не оправдалась. Пришлось «плюхнуться» у самой границы аэродрома, на площадке, не пригодной для посадки. Шасси, конечно, вышло из строя.

— Почему же мотор работал с перебоями? — поинтересовался Карп.

Осмотрев самолет, мы убедились, что в воздухе снова потек маслбак. Забрызганный распределитель зажигания не давал искры.

Тоскливо было сознавать, что я опять остался без машины, но еще тоскливее стало, когда на аэродроме не оказалось ни Братолюбова, ни Герасимова. Куда же они могли деваться?

Вскоре приземлились два самолета. Военлет Сапожников прилетел из Кшени по распоряжению начавиагруппы Акашева для установления с нами связи, передачи оперативных документов Братолюбову. Военлет 41-го отряда Земблевич возвращался с разведки и, увидев мой «сопвич» на аэродроме, решил сесть, чтобы узнать, в чем дело, и предупредить меня об опасности. От него я узнал, что севернее Курбатово он обнаружил несколько разъездов противника и что большой отряд белых теснит наши части в районе Касторная, Мармыжи.

— Думаю,— сказал Земблевич,— что в ближайшие часы железная дорога на этом участке будет перерезана, а следовательно, и всякая связь между Курбатово и Кшенью прервана, так что положение очень скверное, Кудрин. Самолет вывезти никак нельзя. Оставляй его и уходи: вот-вот здесь могут появиться вражеские разъезды.

— Что же, «сопвич» сжечь?—спросил я, желая узнать его мнение.

— Ты с ума сошел! — вскричал он.— Что с ним казаки могут сделать? Ни увезти с собой, ни использовать для дела. Значит, в самом худшем случае они смогут его сжечь. А может быть, и не тронут. Ведь не сожгли же они самолет Андреева, который вы притащили в Ефремов. Помнишь?

— Помню.

— Ну вот. Я сейчас полечу в Кшень и доложу обо всем Акашеву. Он, конечно, примет все меры, чтобы «Сопвич» спасти. Если это будет невозможно, сюда прилетит кто-нибудь из наших и сожжет или разбомбит машину.

— Нет, из Курбатово я не уйду до тех пор, пока лично не получу от Акашева или заместителя командира нашего отряда Лёвина соответствующих распоряжений.

После отлета Земблевича я пошел на станцию. Связь с авиагруппой в Кшени и нашей «базой на колесах» в Ельце еще функционировала, и я послал в оба адреса по телеграфу соответствующие донесения. На станции во время беседы с телеграфистом, начальником станции и местными жителями узнал, что сообщения Земблевича были правильными: севернее Курбатово и в районе Касторная, Мармыжи рыщут казаки, с минуты на минуту железнодорожное движение и связь с Кшенью будут прерваны.

Возвращаясь на аэродром, я решил пешим порядком отправить летнаба и механиков в Елец, к своим, а самому остаться у самолета и ждать указаний командования.

Часа через два Карп и два механика погрузили на подводу пулемет, снятый с «Сопвича», и остатки имущества, и ушли.

— Будьте осторожней,— напутствовал я своих товарищей.

Однако спустя некоторое время Карп вернулся.

— Я не собирался уходить,— сказал он.— Просто проводил обоз.

— Ты что же не исполняешь моего приказа? Последний раз говорю тебе: уходи!

— Как коммунисту ты не имеешь права мне приказывать: ты не коммунист. А как солдату.. Ты сам-то ведь остался..

— Я остался, чтобы уничтожить свой самолет!

— Он не только твой, но и мой. Вместе летали на нем, вместе сожжем, затем уйдем.

В душе я был рад тому, что теперь нас двое, но виду не показывал. Только скребло сомнения: как же быть, если пришло двухместный самолет из Кшени?

День прошел без происшествий. На всякий случай мы все приготовили для того, чтобы машину сжечь сразу



же, при первой опасности. Курбатово словно вымерло. Наступила ночь. Мы провели ее без сна: один из нас дежурил у «сопвича», другой — на станции, у телеграфного аппарата.

На рассвете послышались звуки отдаленной перестрелки. Связь с Кипенью прекратилась, и мы, не получив оттуда никакого ответа, решили уходить. Самолет не стали поджигать, пожалели: авось останется цел... Взяли направление на север, на Землянский и Елец. Шли с большой осторожностью, главным образом ночью, а днем отлеживались в укромных местах. Деревни и села, как правило, обходили. Правда, несколько раз обращались к местным жителям, чтобы купить что-нибудь из еды и собрать сведения о белых. Нам говорили, что мамонтовские разъезды недалеко.

Добравшись до Ельца, мы узнали, что, получив мою телеграмму и донесение Земблевича, командование авиаконвойной группы особого назначения немедленно отправило в Курбатово экспедицию верхом на лошадях под командованием комиссара группы Макарова. Значит, мы разошлись в пути. Это нас огорчило. Стоило еще немного подождать, и мы бы встретились на аэродроме.

Позже выяснилось, что группа Макарова с большим трудом и не без опасных приключений отправила самолет через Воронеж, Грязи в Москву, а сама кружным путем — Воронеж, Задонск, Елец — с боями добралась до Паточной.

Друзья обрадовались нашему возвращению.

— Вы прибыли вовремя, — говорили они. — В связи с кулацким восстанием в Елецком уезде не сегодня-завтра придется двинуть в Тулу.

Братолюбова и Герасимова здесь не было. Значит, они не вернулись с боевого задания. Мрачное предчувствие угнетало всех авиаторов отряда.

Перед отъездом мы решили обменять на продукты у крестьян кое-какие наши запасы: спички, соль, керосин, наручные часы. Знали, что в Москве, куда мы обязательно должны были попасть на переформирование, было очень голодно. Погрузив все необходимое в наш отрядный легковой «паккард», я с шофером Деллосом и поваром Зайцевым выехал из Ельца на Задонск. Теперь трудно судить, правильно ли я поступил тогда и кто в большей степени повинен в случившемся — я, не представлявший

истинного размаха кулацкого восстания, или товарищи, полагавшие, что далеко от города мы не поедем.

...Километрах в десяти — двенадцати от Ельца наш «паккард» обстреляли. Мы развернулись, но на пути вырос отряд вооруженных людей. Это были кулаки. Нас били долго и жестоко. Наконец один из бандитов выкрикнул:

— Для начала хватит! Сдадим этих комиссаров в штаб, там из них вытянут, что надо...

Нас потащили в «штаб». Я мучительно думал, что делать с документами, которые были у меня, в том числе мандат ревкома с правом реквизиции подвод и фуража, который я получил в Землянке, пробираясь из Курбатово в Елец. За этот мандат кулачье немедленно расстреляет меня и моих спутников.

Шофера Деллоса бандиты вернули к машине, намереваясь, очевидно, использовать ее для каких-либо своих целей. Меня и повара Зайцева поволокли дальше. Нас двое, их двенадцать. Они с обрезками и винтовками, мы безоружные. Попытка к побегу исключалась: рванешься в сторону — в спину прогремит залп.

«Что же делать с документами?» — мучила ужасная мысль. Выбросить — заметят и тотчас же убьют. Наблюдая за конвойными, которые из-за чего-то начали ссориться между собой, я осторожно нащупал в кармане мандат ревкома и, оторвав от него кусок, скатал шарик и проглотил. Потом еще раз и еще. Но съесть все документы я, конечно, был не в состоянии.

— Землячки, дайте закурить, — попросил Зайцев у конвойных.

— Волк тебе землячок.

Но все же ему дали щепоть табаку. Это была спасительная щепоть! Я протянул руку Зайцеву, и он отсыпал мне на ползакрутки. Свертывая папиросу, я незаметно бросал обрывки от оставшихся документов. Вскоре с ними было покончено. Остались две бумаги: удостоверение 1917 года о том, что военному летчику прапорщику Кудрину разрешается проживать на вольнонаемных квартирах, и удостоверение московского университета от 1918 года о том, что я состою в числе студентов медицинского факультета.

Мы подходили к селу. У меня созрел рассказ для тех, кто будет допрашивать. Он сводился к следующему: я —



бывший летчик царской армии. После демобилизации поступил в Московский университет и стал учиться. Большевики насильно призвали в Красную Армию и, не доверяя летать на самолете, назначили меня заведующим хозяйством в авиационный отряд. И вот мы приехали сменять соль и керосин на продукты. Чтобы не было разногласий, я шепнул об этом повару. Тот кивнул: понял.

В селе никакого штаба не оказалось. На площадь, куда нас привели, сбегались и старые и малые. Начался допрос. Я рассказал придуманную версию. Зайцев сказал, что он работал поваром в Московской школе летчиков, а когда сформировался отряд, его заставили ехать на фронт.

— Врут они. Это комиссары. Бей их! — крикнул кто-то.

Зайцев взмолился:

— Что вы, что вы! — И начал читать что-то божественное. Старик и в самом деле был верующим.

Но и его молитвы не произвели должного впечатления. Толпа стала срывать с нас одежду, чтобы убедиться, есть ли у нас нательные кресты. У меня его не было, а Зайцев вынул свой крест из кармана со словами:

— Вот, православные. Только у меня гайтан оборвался...

С него, по-видимому, сорвали крест, когда били.

— А, хриstopродавцы, кресты в карманах носите! — И озверевшая толпа с криками и воплями бросилась на нас. — Убить их! Утопить, как котят!

Рядом был пруд. Избитого, меня связали и бросили в воду...

Очнулся я ночью в каком-то темном и холодном помещении. Это был тот самый лабаз, около которого нас избивали. Рядом со мной лежали Зайцев и еще двое незнакомых. Я был раздет догола и прикрыт какими-то лохмотьями. Все тело ныло от побоев. Было холодно. От воды, которой я нахлебался в пруду, нестерпимо тошнило.

Повар лежал в обмороке. Приведя его в чувство, спросил:

— Били или топили?

— И то и другое... Господи, неужто сгинем здесь, Борис Николаевич?

— Кулаки — звери. Может, удастся бежать...

— Помогли, господи, — крестился старик Зайцев.

— Бог-то бог, да сам не будь плох, — проговорил один из незнакомцев, что лежали рядом с нами.

Это были дезертиры, пробравшиеся с фронта в родные места. Кулаки их поймали и посадили вместе с «комиссарами».

Утром мы услышали стрельбу. Меня и Зайцева вывели из амбара и куда-то поволокли по бездорожью, по колючей стерне.

Ноги мои кровоточили. Пришлось «обуться» в лохмотья, сорванные с плеч. В какой-то деревне нас снова донрашивали и зверски били. Наконец меня и Зайцева довели до Поварино, что на правом берегу Дона, недалеко от Задонска, и бросили в какое-то помещение. Было страшно холодно, ныли раны, от побоев кружилась голова.

Утром меня выволокли, словно труп, и таким же образом перетащили в хату. На полу лежал Зайцев. Его, поверное, раньше приволокли сюда. В избе топилась печь, возле которой хлопотали три женщины. Помещение оказалось кухней бывшего помещичьего дома.

Охранники ушли. Одна из женщин, которую другие называли Валею, дала нам хлеба и спросила, кто мы и как сюда попали. Валентина была не похожа на крестьянку. Выслушав меня, она тяжело вздохнула и пристально посмотрела в лицо. Видимо, не поверила.

— Вы сдавали зачет по органической химии? — неожиданно заинтересовалась она.

— Да.

— Кто автор учебника?

Я ответил. Она кивнула головой: правильно. Теперь Валентина поверила, что я был студентом. Значит, она не деревенская, тоже из города. Но как и зачем попала сюда? Спрашивать об этом было нельзя, но я почувствовал: теперь у нас есть союзник. Впрочем, она сама рассказала, что была студенткой Харьковского университета. Белые заняли город, и она вынуждена была вернуться домой.

— А я думал, вы горожанка.

Женщины выпли в сени, и Валя осталась одна.

— Нет, не горожанка. Но это не имеет значения. Слу-



шайте, что я вам скажу,— быстро зашептала она.— За Доном все левобережье занято красными. Они наступают от Ельца. Но тут недалеко есть и белые. В Понарине уже бывали их разъезды.

Я поверил ей и спросил, не может ли она, если нас не убьют, ночью отвлечь охрану хотя бы на самый короткий срок, чтобы дать нам возможность уйти.

— Мне здесь не доверяют, следят за мной. Трудно что-нибудь сделать... Фронт идет по Дону. В прифронтовой полосе свирепствуют кулацко-повстанческие отряды... Вы обязательно наткнетесь на них...

— Тогда вот что,— сказал я,— если вы наш друг, то пойдите сейчас в амбар и спрячьте там кол или доску. С их помощью мы ночью попробуем добраться до высокого окна и...

Валя тотчас же вышла. Минут через пять она вернулась и кивком головы — кухарки снова появились у печи — дала понять, что просьба выполнена.

Нас снова бросили в амбар с массивной дверью, толстыми стенами и прочным потолком. Бежать отсюда можно было только через крошечное окно, прорезанное высоко в стене. Весь остаток дня я думал о побеге.

За дверью слышался разговор. Охранники ждали первого казачьего разъезда, чтобы сдать нас, как им было приказано. Итак, мысль об одном: только бы не пришли казаки днем; ночью надо обязательно бежать.

Часа два спустя я услышал стрельбу — ружейные и пулеметные очереди, потом звук авиационного мотора и два разрыва бомб где-то в стороне Дона. Сразу же после этого перед амбаром стала собираться толпа. Вразной кричали:

— Прикончить их надо!

— Есть приказ передать живыми.

Это о нас.

Толпа стала расходиться.

До сих пор я ничего не говорил Зайцеву. Он был в тяжелом состоянии и почти не мог двигаться. Но оставить его одного было бы не по-товарищески.

— Послушай, Зайцев, надо бежать ночью, иначе они убьют нас. Если не здесь, то у мамонтовцев.

— Я не могу идти,— и повар заплакал.— Спасайся один.



И. И. Петрожицкий



Б. Н. Кудрин



И. Б. Шевцов



Е. И. Поздняков





Командиры штаба 3-й бригады 12-й дивизии



И. С. Стройло



И. В. Саблин

— Брось дурить, Зайцев! Нам бы только вылезти в окно, а там я дотащу тебя до реки, и мы переплывем к своим.

— Нет, все равно утонем,— стоил Зайцев.— Беги один. Останешься в живых — найди мою старуху и передай ей все. Не думай обо мне, спасайся сам, иначе и тебе будет конец.

Зайцев впал в забытие. Иногда, на короткое время, он приходил в себя, но был абсолютно беспомощен. Вечером я услышал стрельбу еще более интенсивную, чем днем. Охрану амбара усилили — теперь возле дверей сидело несколько человек. Из обрывков их разговора я понял, что стрельбой взбудоражено все село.

«В таких условиях,— подумалось,— нечего и мечтать о побеге».

Ночью выстрелы слышались еще отчетливей, тоном усилились. Где уж тут бежать...

И снова я не спал. А утром открылась дверь амбара и нам приказали выходить. Решительно, властно. Зайцев не мог идти. «Это конец»,— обожгла мысль. И вдруг... Вдруг по селу поплыли тревожные перекаты набата. Все на минуту замерли: и конвоеры, и кулацкие главари, и я. Потом все пришло в движение. В разных направлениях бежали мужчины, женщины, дети; люди гнали коров, лошадей, овец. За селом нарастала ружейная стрельба.

Оглянувшись, я увидел, что конвойный не обращает на меня никакого внимания. С воплями и криками к нему бежала растрепанная женщина, и он сделал несколько шагов ей навстречу. «Теперь или никогда»,— подумал я. В одно мгновение прыгнул за угол и оказался у задней стены амбара, примыкавшей к большому парку. Там, только там спасение. Но, к сожалению, оттуда доносились многочисленные голоса приближающихся людей.

Решение пришло само. Рядом с амбаром стояло дерево, крона которого стлалась низко над крышей. Спустя несколько секунд я уже был наверху и услышал ругань и крики.

— Сбежал комиссар!

— Растяпы!

— Теперь отвечай за него...

Затем этот гам слился с возбужденным голосами толпы, вышедшей из парка. Все двинулись на площадь, где



уже было много народу, собравшегося из соседних деревень. Вероятно, там был сборный пункт.

Сверху мне хорошо была видна вся окрестность: крестьянские поля и шоссе на Задонск, перелески, луговой берег Дона. Вдалеке показалась тоненькая полоска. Что бы это могло быть? Всмотревшись, я заметил, что эта полоска движется. Сердце радостно забилося: не наши ли идут? Мне так хотелось, чтобы эта полоска оказалась цепью наступающих красноармейцев!

И я не ошибся. Это были они.

Вся масса повстанцев, заполнявшая площадь, отхлынула, пересекла шоссе и исчезла в перелеске, чтобы устроить засаду и внезапно ударить по наступающим. Цепь обошла перелесок стороной. «Сейчас кулачье ударит нашим в спину», — подумал я. Но этого не произошло. Случилось совсем неожиданное. Над лесом повисли пять прапунельных разрывов, затем еще и еще. Это стреляла батарея, которая мне не была видна.

Кулацкий сброд ринулся к селу. Но тут подоспели два мотоцикла с пулеметными установками. Потом появился броневомобиль. Огонь разил банду безжалостно. А цепь бойцов уже подходила к селу, окружая его, не давая возможности врагу уйти к Дону. Я кинул взгляд в сторону реки. Оттуда шел на рысях отряд красных конников.

Спасение было так близко, что я едва удержался, чтобы не закричать от радости. Меня была первая лихорадка. Хотелось скорее спрыгнуть с крыши и бежать туда, к своим.

Бой приблизился к самому селу, закипел на его улицах и ушел в сторону. Стрельба прекратилась. Я слез с крыши, шагнул из-за угла амбара и остолбенел: у ворот стояли три вооруженных бандита. Размыслить было некогда, и я бросился в парк. Крики, погоня, стрельба — все осталось позади. Я уходил все дальше и дальше, пока не провалился в какой-то ров, заросший бурьяном и заваленный хворостом.

Притаился. Меня искали, но, к счастью, не нашли. Я отсиживался в этой берлоге до тех пор, пока наши, разбив кулацкий отряд, не вернулись в село.

У амбара, на крыше которого я сидел, стояла группа бойцов. Возле них на лошади возвышался моряк, переkreщенный пулеметными лентами. Это был комендант Ельца Львов, которого я хорошо знал.

Он не сразу узнал меня. Даже после того, как я назвал свою фамилию, Львов удивленно переспросил:

— Кудрин? Неужели это ты? Да ведь мы тебя похоронили...

И комендант рассказал, как это произошло.

Почти одновременно с моим «паккардом» кулаки захватили грузовую автомашину, на которой из Задонска в Елец ехала группа авиаторов, в том числе и жена летчика Кожевникова. На машине было два пулемета, и ребята оказали отчаянное сопротивление и женщина. Когда обезображенные тела погибших доставили в Елец, кто-то «опознал» меня. О моем трагическом конце сообщили в отряд, в авиагруппу и в Москву, в Главвоздухофлот.

— Как видишь, я жив, — сказал я Львову. — Здесь мой товарищ. Надо помочь ему.

Зайцев был совсем плох.

В тот же день нас отправили в Елец.

В связи с разгулом кулацкого восстания наш отряд перебазировался в Тулу. Акашев, как выяснилось позже, доложил по прямому проводу вышестоящему авиационному начальству: «Московский отряд работал хорошо, но понес большие потери. Герасимов, Братолобов, Минин и Горелов не вернулись с разведки. Тов. Кудрин расстрелян вблизи Ельца. С ним же расстреляны пять мотористов 1-го истребительного авиаотряда и военные летчики Сатунин (23-й отряд) и Гуртынь (1-й отряд). Московский отряд направлен в Москву...»

Нас привезли в Тулу. Здесь на одном из путей я разыскал свой эшелон. Пока я шел вдоль вагона, все на меня смотрели равнодушно. Никто не мог в избитом, тощем оборванце признать своего летчика.

Я вошел в купе вагона и... увидел жену. Оказывается, адъютант нашего отряда летяб Григорьев во время поездки в Москву за техническим имуществом по просьбе командира привез в Елец трех жен: свою, Братолобова и мою.

Ни в Ельце, ни здесь, в Туле, наши подруги не знали о разыгравшейся трагедии. Сначала жена тоже не узнала меня. Потом со слезами на глазах бросилась ко мне.

Узнав о моем возвращении, ребята сбежались в наше купе. Комиссар отряда Курников шепнул мне, чтобы я



не проговорился о Братолюбове: его жена ожидает возвращения...

В этот же день, 4 октября 1919 года, по прямому проводу Акашев сообщил начальнику авиадарма Сергею: «Военный летчик Московского отряда Кудрин с фуражиром Зайцевым вернулись живыми, но здорово избитыми...»

А Братолюбов и Герасимов не вернулись. Позже Минин и Горелов, оставшиеся в живых, рассказали о их гибели.

Вылетев из Курбатова, Юрий Александрович и Сергей быстро отыскивали колонну вражеских войск, сбросили на них бомбы и обстреливали пулеметным огнем. Случайная пуля с земли перебила одну из клапанных тяг мотора на самолете Братолюбова. Тяга ударила по капоту и разорвала его. Часть капота встречным потоком ветра бросило под винт, который разлетелся в мелкие щепки и повредил верхнее крыло. Другая часть капота повисла на несущих тросах самолета. Мотор тоже был поврежден.

Благодаря усилиям Братолюбова «Сообщик» кое-как держался в воздухе. Юрий Александрович старался отойти от неприятеля. И это ему удалось. Командир выбрал площадку и посадил машину. Герасимов не мог бросить командира в беде. Он тоже сел, чтобы взять Братолюбова к себе на борт. Но при посадке подвернулось колесо, и обе машины оказались беспомощными. Они уже не могли взлететь. К самолетам бросились конные казаки. Всех четверых авиаторов схватили, отправили в Харьков и бросили в тюрьму. Братолюбова, как бывшего офицера, и Герасимова, выходца из дворян, расстреляли «за измену России».

Минин и Горелов спаслись. Адъютант нашего отряда Григорьев, ставший впоследствии начальником штаба ВВС, познакомился с документами по расследованию убийства Братолюбова и Герасимова и рассказал мне о геройском поведении красных летчиков. Они мужественно вели себя на допросе, суде и во время расстрела.

\* \* \*

Вскоре наш отряд выехал в Москву для переформирования.

## ПОВСТАНЦЫ ЛЕВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНЫ<sup>1</sup>

**В** 1918 году украинские шовинисты в лице Центральной рады продали Украину немецкому кайзеру, а в 1919 году через своих «батеков» — атаманов и разного рода бандитов — разрушили тыл молодой Красной Армии и тем самым подготовили продвижение денкинцев. Один из примеров тому — нападение банд Ангела и Пятайко, действовавших в Трипольском районе, на наш 6-й Заднепровский полк, отступавший под напором денкинцев.

Вместе с другими коммунарами, эвакуированными с занятой белыми территории в последних числах августа 1919 года, я прибыл в распоряжение ЦК КП(б)У. Мне предложили связаться с Реввоенсоветом повстанческих советских войск Левобережной Украины, возглавляемым товарищем Колосом. Там же, в конспиративном штабе Реввоенсовета, находившемся в Киеве, я встретил многих знакомых товарищей, которые тоже готовились к работе в подполье.

Перед отправкой в тыл товарищ Колос собрал нас на совещание. Он сказал, что почти по всему Левобережью Украины организованы подпольные партизанские штабы, связанные с законспирированными партийными организациями. В Ново-Московском районе, например, действующий отряд уже насчитывал до двух тысяч бойцов; в лесах Кобелякского района при штабе отряда имелась своя типография, выходили газета, листовки; в Манелевском районе был организован склад военного снаряжения. Центральный штаб повстанцев Левобережья находился в

<sup>1</sup> Впервые под заголовком «Из истории гражданской войны на Екатеринославщине» опубликовано в журнале Истпарта Украины «Летопись революции» (№ 2, 1926, стр. 51—59). Печатается в сокращенном виде.