

инв. и 202.

Дело и 11.

для служебного  
пользования

Стенограмма бесед  
с нач. оперативного отдела 3<sup>ей</sup> АБД  
майором Мухомовым С.Ф.  
и помощником нач. оперативного  
отдела капитаном Фоздьяковым.

I

и. п. и 46.

19 листов

248 |

Майор Л У К Ъ Я Н О В Сергей Петрович  
начальник оперативного отдела  
награжден орденом Красного знамени

---

23 декабря 1942 г.

Родился в 1907 г. в Белоруссии: Могилевской обл., Рогачевско-го района, дер. Старый Кривск в семье крестьянина-бедняка.

Учился в деревне в 4-классном училище, окончил его. После этого поступил в Рогачевскую профессиональную школу, кончил ее в 1925 г.. После этого работал на сезонных работах в своей же местности.

В 1929 г. был призван в армию. Кончил школу 98 стрелкового полка в Быхове. После окончания полковой школы служил сначала командиром отделения, потом помкомвзвода, потом старшиной. Кончил курсы командиров взводов и сразу уехал в Оренбургскую школу штурманов. После окончания школы в конце 1931 г. начал летную работу вначале рядовым штурманом. В 1933 г. перевели на должность штурмана отряда.

В 1936 г. уехал в командировку за границу (в Испанию), где пробыл с декабря 1936 г. по июль 1937 г.

В комсомоле не был. Кандидат партии с 1931 г., член партии с 1932 г.

По прибытии из командировки работал штурманом эскадрильи, затем был переведен на штабную работу.

В 1939 г. кончил Липецкие высшие авиационные курсы усовершенствования, после чего сначала работал начальником разведотделения бригады, потом помощником начальника оперативного отделения. С августа месяца 1942 г. — начальником оперативного отделения.

стала нас в дивизии. С первого же дня войны все самолеты были готовы. Мы готовились к учебным полетам в управлении дивизии. Стояли мы в Боровском Смоленской области. Нам сказали: "Если погода будет, разбудим. Погоды не будет, будить не будем. Разбудили в 4 часа. Думаем: командир дивизии приказал. Но об'явил хитревогу кто-то другой. Дали распоряжение подвесить бомбы. Командиры узнали часов в 7, - сообщили из штаба корпуса, - точно не знали, но говорят: что-то с Германией. Потом слышим по радио речь товарища Молотова. Все стало ясно.

И в 14 часов 22 июня экипажи уже вылетели на боевое задание. Тут же вылетел и Гастелло. Я знал его еще до войны.

Так как я работал в оперативном отделении, то я часто сталкивался с ним. Он был командиром эскадрильи 207 полка. С командирами эскадрилий работники оперативного отделения частенько сталкивались. Поэтому я знаю Гастелло по его характеру и по натуре. Я жил с ним в одном городке.

Про него можно сказать, что он средней солидности, среднего роста, шатен.

Он выделялся тем, что был спокойный, вдумчивый, зря слова не скажет, как некоторые есть, и вообще спокойный и требовательный - вот его черты. На все указания свыше реагирует добросовестно и своевременно, раз дано указание, выполняет немедленно. Мне тоже приходилось давать ему указания. Я заведывал командирской учебкой, он проводил занятия. Контролируешь, говоришь: "Вот это занятие нужно было бы провести так". Скажет: "В следующий раз исполним".

Во время войны тоже приходилось иметь с ним дело, потому что то приказ доставишь, то какое-нибудь указание. Во время войны я видел его 2-3 раза.

Один раз видел, когда он после выполнения задания пришел.

Он выполнял задание по выполнению танковых колонн на шоссе Брест-Пружаны (на Варшавском шоссе). Они потеряли 3 экипажа. Гастелло сказал: "Нужно прикрывать истребителями, потому что так много немецких истребителей, что даже страшно". Я его спросил: "Как бомбили?" Он ответил: "Бомбили-то хорошо, но есть потери". Он говорил о своей эскадрилье и вообще о полке. Это было, по-моему, 24 июня.

Иногда были случайные встречи с Гастелло, потому что мы жили в соседних домах. Но тут особенного говорить ничего не будешь, а так поздороваешься и все. Я капитан, он капитан. Он ничем особенным не выделялся, просто строго подтянутый командир эскадрильи.

Как летчик он был хороший, но полностью выявить его способности мы не могли, потому что полк еще недавно сформировался, а, как командир эскадрильи, он вполне соответствовал своей должности.

Во время бомбардирования этих колонн приказано было бомбить с 400-800 м. По показанию других экипажей, которые участвовали с ними в этот раз, выясняется такая картина: когда они подошли к колонне, был сильный зенитный огонь. Это было на шоссе между Минском и Могилевым числа 26 или 27 июня. Когда самолет Гастелло загорелся, он находился над шоссе, где была бензозаправочная база для танков и автомобилей. И вот по показанию всех экипажей, которые оттуда вернулись, когда самолет Гастелло загорелся, он направляется на эту бензозаправочную базу с принижением и горящий врывается в нее. Видно, что самолет не случайно, а сознательно его руками направлен туда, потому что можно было бы спланировать, но он совершенно сознательно это сделал, потому что его положение было безвыходное: прыгать на парашюте - все равно попадешь в плен. И он направился в эту гущу. Экипаж полностью погиб. Воля его, конечно, была. Что они

там говорили не знаю.

Там был не один экипаж, а несколько, потому что там было 3 звена. Один ~~экипаж~~ самолет был подбит и сел на своей территории.

Когда мы узнали о случае с Гастелло, мы написали донесение в штаб корпуса, написали, что он совершил такой подвиг. Штаб корпуса сообщил в Москву. На него запросили материал. Материал этот представили числа 29-30 июня или около 1 июля. Мы оформили полностью материал и послали.

В дивизии это, конечно, дошло до всех масс, до всего летного и технического состава. Массы с большим воодушевлением встретили это известие, оценили как большой подвиг. Вначале авиация хоть и несла большие потери, но никто не отказывался летать. Все массы сказали, что он сделал правильно, что не сдался в плен. Он мог, конечно, спасти жизнь, потому что высота была метров 500.

По поводу этого случая провели работу во всех полках и подразделениях.

Подобных случаев у нас больше не было. Такой случай был первый в истории Отечественной войны. После, по-моему, писали, что такой случай был на Днепре около Кременчуга, что самолет в переправу врезался.

Звание Героя Советского Союза Гастелло было присвоено примерно в июле месяце, числа 5-10, когда уже было два каких-то Героя Советского Союза истребителей, во всяком случае одному из первых.

После присвоения ему звания, мать его прислала в полк письмо, которое было опубликовано в газетах.

Какова роль оперативного отдела? Все оперативные задания концентрируются в оперативном отделе. Выражаясь по-авиационному или по-штабному, это является штабом в штабе. Вся боевая работа проходит через оперативный отдел. Поэтому оперативный отдел непосредственно связан с летным составом, с работой штабов полков. В общем вся боевая работа и весь материал проходит через оперативный отдел, весь учет, вся отчетность.

Учет у нас поставлен таким образом, что мы в любое время на каждого, даже если много времени прошло, можем дать требуемый материал, на каждый вылет у нас имеются данные. У нас сохраняются подневные данные. Правда, иногда приходится покопаться, но во всяком случае можно установить в любое время.

Мы имеем полное представление, что собой представляет каждый полк, каждый экипаж, правда, не в такой степени, как командир полка знает, но все-таки знаем.

Я скажу о 4 полке, как он к нам прибывал. Я с ним встретился первый, когда он к нам летел из дома в Борисоглебск. Для установления с ними связи и дачи им информации о том, что происходит на фронте, 27 июля вылетел в Борисоглебск. Нашел там командира полка, связался с ним, дал им данные, чтобы установить радиосвязь, чтобы можно было вызвать в любое время, поговорил с начальником штаба. Командир попросил, чтобы я поговорил с летным составом. Я собрал всех. Это было под вечер, рассказал, что было на фронте, потому что до них это не доходило. Командир полка изложил мне, что собой представляет полк, чтобы доложить командованию. Полк был старый, сколоченный в составе 36 экипажей. Прилетели все дневные, процентов 50 в это время было ночников.

Назавтра я вылетел оттуда. Установил с ними связь, дал им

кадровую таблицу и команду вылететь. Они произвели посадку на аэродроме "Красная Заря" между Ельцом и Орлом, и на второй день после полета уже пошли на боевое задание. Командование дивизии ознакомились с летным составом. Ходили на боевые задания девятками, полк был очень слетанный, ходили далеко. Часть экипажей с первых же дней делала по 2-3 вылета, ходила ночью.

Могу рассказать об одном характерном полете. В конце августа было приказано 3 самолетам с хорошими экипажами перелететь в Чернигов, где они получают особое задание и вылетят в глубокий тыл. Перелетели туда, там получили задание от командования Авиации дальнего действия (тогда иначе называлась) из Москвы. Вылетели они днем. Тут были: капитан Бурдыгов, капитан Жидков - командир эскадрильи. Вылетели они на разрушение завода в районе Вены с ампулами ИС. Пришли туда очень удачно, сбросили свой груз, сфотографировали. Пробыли в воздухе без всяких подвесных баков 10 часов 15 минут и возвратились днем. Никакого противодействия не встретили. Вероятно, противник все же не ожидал такой "наглости", как говорят.

Вначале 4 полк работал прекрасно, потому что старей состав был. Потом, конечно, потери были, не без этого. Из экипажей и отдельных летчиков выделялись: Жидков, Бурдыгов, Дворга, Матросов, Воробьев, Кононов, сам Чемоданов - заместитель командира полка. Он тоже летал пока не был ранен. После ранения он пролежал месяца два в госпитале, потом опять не летал. Он выбросился с парашютом, но в момент приземления сильно ударился ногами. Эти экипажи очень хорошо работали как днем, так и ночью.

Началось переучивание летного состава, который еще не летал ночью, для того, чтобы подготовить его к ночным полетам.

При базировании сюда, правда, полк потерял часть кадров и здесь был пополнен кадрами часть за счет 96 полка и частью за

счет 433 полка и здесь начал работать. Тут тоже работали неплохо. Опять выделяются: Бурдыгов, Матросов, Воробьев, Клята, Шатров из пополнения. Исключительно показал себя Рубцов. Он за какие-нибудь  $3\frac{1}{2}$  месяца больше 100 вылетов сделал. Потом хорошо показал себя Евтух и Путилин - старшина, сейчас сержант. Хотя он молодой, но больше 70 вылетов сделал.

В отношении работы штаба вообще. Штаб с первых дней очень быстро переключился на боевую работу и сейчас работает хорошо, налажен учет как людей и матчасти, так и боевой работы. Большую работу ведет по истории своей части, особенно в 4 полку, там собрано много документов, фотоматериалов. Этим занимается начальник штаба подполковник Миронов. Еще до войны было собрано много документов, потому что полк существует порядочное время. Сейчас, в Отечественную войну особенно много снимков и документов о том, как проявили себя люди до своей гибели.

Когда полк только что прибыл, в первые же дни мы делали очень сложные полеты: от Ельца нужно было идти на Барановичи. Нужно было пробыть в воздухе 6 часов, метеусловия были ужасные, но они пошли и все-таки пробились. Стариков там было мало. Из молодых там был Воробьев. Когда его спросили: "Ну как дела?" он говорит: "Все нормально, немножко устал. "А завтра полетите?" "Полечу". Тогда он был младшим лейтенантом. Сейчас он сильный летчик.

405

987.

Капитан П О З Д Н Я К О В Георгий Васильевич  
помощник начальника оперативного отдела дивизии

24 декабря 1942 г.

О Г А С Т Е Л Л О

Примерно в январе месяце 1941 г. к нам в 207 полк в Боровское прибыли командиры эскадрилий и их помощники. Командовал полком полковник Титов. Эти командиры были из старых летчиков, которые раньше летали на тяжелых кораблях "ТБ-3". Они прибыли из Шайколки. Среди них был капитан Гастелло, который и принял командование одной из эскадрилий 207 полка. Полк наш был молодой, только формировался. Материальной части было мало и личный состав был еще не полностью. В марте месяце начались полеты на той материальной части, которую удалось получить.

Руководящий состав 207 полка очень скоро сдружился. Так как личный состав в 207 полку по количеству был еще невелик, то руководящий состав - командиры эскадрилий и их помощники, командиры звеньев и летчики сумели неплохо узнать друг друга.

С Гастелло я знаком с первого дня прибытия его в полк. Сблизило меня и Гастелло то, что мы оба давно служим в ВВС и, кроме того, оба оказались футболистами, оба с нетерпением ждали наступления лета, чтобы выйти на спортивную площадку.

Гастелло отличался от других тем, что умел своей внешностью расположить к себе человека: в разговоре и обращении был прост, но зря времени не терял на болтовню или, как у нас говорят, на "баландерство". Видно было, что он избыток своего времени тратил на изучение материальной части. Видно было, что наш летный состав от избытка времени томится от безделья. Гастелло же старается это время

использовать для того, чтобы имеющиеся летные кадры и материальную часть подготовить надлежащим образом к прибытию молодых пополнений для того, чтобы потом в кратчайший срок ввести в строй этот молодой летный состав.

Очень часто в разговоре Гастелло вспоминал о том, как он летал на кораблях "БГ-3" и видно было, что он вспоминал с удовольствием о том, как он делал длительные полеты и выполнял сложные, комплексные задачи. Здесь даже проскальзывала некоторая разочарованность, что он попал в такой полк, где материальной части очень мало и полеты ограничены.

С наступлением весны, когда стал сходить снег, стали поговаривать о том, что близится летный период, а вот материальной части маловато. Летный состав стал прибывать, но материальной части все же было маловато. Иногда касались темы возможности начала войны. Гастелло увязывал это с состоянием комплектования полка, причем говорил: "Если мне дадут полностью самолеты и летный состав, то к началу тактических летных учений у меня эскадрилья будет полностью слетана."

После 1 мая кадровый состав и молодые пополнения полка начали регулярно летную работу. Гастелло со своим помощником капитаном Масловым с утра до поздней ночи проводил время на аэродроме, в общежитиях, у материальной части, даже в выходные дни. Они не могли полностью отвлечься от этой работы для отдыха, чтобы возможно лучше подготовить экипажи, чтобы дисциплина в эскадрилье была на высоте, для того, чтобы в общежитиях, на стоянке самолетов и в классах, где занимается летный состав, все было сделано культурно, хорошо, чтобы можно было работать, учить людей, чтобы и в местах отдыха и культурных развлечений все было культурно.

Затем Гастелло соревновался с другим командиром эскадрильи, ко-

торый обладал, пожалуй, не менее энергичным характером, чем сам Гастелло, тоже неплохой летчик. Это — старший лейтенант Кошельков — командир 3 эскадрильи. В их соревновании была заметна не только служебная заинтересованность, как командиров эскадрилий, но еще и личная заинтересованность двух молодых, энергичных, настойчивых, дерзких командиров, было заметно стремление, как у нас говорят, "перещеголять" один другого в том, кто больше сделает, кто раньше начнет летать, у кого будет больше сколоченных экипажей, т.е. это было соревнование за первенство эскадрильи в полку.

Гастелло был не только командир эскадрильи, он не только учил летчиков летать, не только контролировал бомбометание и штурманскую подготовку своих штурманов, он был неплохим воспитателем. Он сам был хорошим спортсменом и сумел организовать неплохой спортивный коллектив в эскадрилье. Он был легкий атлет, но предпочитал футбол всем видам спорта, а также был и неплохим бегуном, прыгал здорово. Кошельков тоже не хотел отставать от Гастелло. Каждый из них составлял различные спортивные команды: футбольную, баскетбольную, волейбольную, и в свободное время они соревновались между собой. Сам Гастелло принимал очень активное участие во всех спортивных соревнованиях, которые проводились в гарнизоне. Он был капитаном сборной футбольной команды гарнизона.

Но в то же время он находил время и для семьи. Я часто видал Гастелло, когда после работы или в выходной день он вместе со своими сыновьями совершал прогулки, занимался с ними. Оба сына очень похожи на Гастелло, особенно старший из них: такой же черный, задорный жучок, бойкий, сообразительный, черноглазый парнишка.

Вначале я мимолетно познакомился со всеми вновь прибывшими командирами, когда они заходили в полк, в том числе и с Гастелло, но это знакомство было очень краткое. Более или менее хорошо познако-

мился я с Гастелло, когда мы с ним вместе дежурили. Это было 28 апреля. За несколько дней до праздников на дежурство назначили более или менее ответственных командиров, старших командиров. Мне пришлось дежурить по гарнизону вместе с Гастелло. Так как на дежурстве свободного времени бывает много, то было о чем поговорить.

Сначала мне казалось, что Гастелло мало разговорчив, судя по его внешности. Худощавый, быстрый в движениях он производил впечатление мало разговорчивого человека. Но, когда я его узнал ближе во время дежурства, то он оказался хорошим собеседником. В нем я увидел человека бывалого, который успел много полетать, много увидеть и многое понять.

По внешности Гастелло был выше среднего роста, брюнет, очень стройный, всегда имел вид подтянутый, аккуратный. По всей его выправке чувствовался человек хорошего физического развития. Глядя на него, я сразу подумал, что из этого парня выйдет хороший командир, а из разговора с ним, кроме того, узнал, что и по общему своему развитию он выгодно отличается от многих командиров, которых я знал раньше. С ним можно было говорить на любую тему, но он предпочитал больше говорить о полетах или о политике, или вспоминать наших общих знакомых, с которыми вместе приходилось работать или встречаться, причем он довольно сильно высмеивал тех командиров, которые не отличались особой распорядительностью и умением руководить, любил посмеяться над теми из них, которых называют "неудачниками". Вообще где бы я ни встретился с Гастелло - и на аэродроме, и в общежитии, и в ДКА, он не мог пройти молча, чтобы не сказать пару слов, причем он говорил не только для разговора, а во все вникал. Оказалось, что это человек очень общительный и очень простой. Мне думается, другой на его месте оказался бы и менее разговорчивым, и менее открытым, что у нас называют заносчивостью.

409

101.

Во время дежурства к нам зашли капитан Маслов, капитан Казаков, собрались старые друзья, и завязалась беседа; как обычно в таких случаях бывает между старыми друзьями, стали вспоминать, как летали на "ТБ-3". Вспоминали одну ночь, когда корабли, на которых летали Гастелло, Маслов, попали в трудные метеусловия. Это было летом 1939 г. ночью, когда было приказано по радио возвращаться на свой аэродром. Условия полета были очень тяжелые, сплошная облачность почти до земли, а полет производили за облаками. Лететь нужно было в Днепропетровск. Гастелло вспоминал, что когда он получил приказание возвратиться на свой аэродром, оценив обстановку в воздухе, он решил пойти за запасный аэродром, так как у него был неисправный мотор и были какие-то перебои в подаче горючего. В поисках этого запасного аэродрома, где можно было бы произвести посадку и переждать погоду до утра, ему пришлось обойти несколько знакомых аэродромов, в том числе Лебединь, Курск и Старый Оскол. Когда он пришел на Старый Оскол и пробил облачность, чтобы рассмотреть аэродром, то увидел там целую карусель. Одновременно произвели посадку больше десятков самолетов различных типов, среди них несколько кораблей "ТБ-3". Тогда Гастелло решил, что здесь садиться невыгодно, так можно или в воздухе столкнуться с кем-нибудь, или разбить машину на земле. Поэтому опять, набрав высоту, он взял курс на свой аэродром. Придя туда, он дождался в воздухе наступления рассвета и благополучно произвел посадку. Как оказалось, на свой аэродром пришел еще один корабль, а все остальные корабли эскадрильи произвели вынужденную посадку на различных аэродромах. Два корабля в результате вынужденной посадки оказались разбитыми. И Гастелло, и Маслов вспомнили эту ночь, как особо тяжелую для полетов.

Затем они положительно отзывались о самолете "ТБ-3", сравнивая его с самолетом "ИЛ-4", так как наш самолет "ИЛ-4" был приспособлен

меньше к полетам в сложных, тяжелых метеусловиях из-за несовершенства мотора и меньшей устойчивости в воздухе. При этом все согласились на том, что, пожалуй, на этом самолете было бы трудно летать в такую ночь, но выразили уверенность, что если самолет еще будет у нас на вооружении, то его усовершенствуют и на нем можно будет совершать такие же длительные и сложные полеты.

После этого стали делиться новостями. Так как все летчики всегда интересуются новыми самолетами и новыми моторами, то оказалось, что есть новые самолеты, причем некоторые из них должны поступить к нам. Гастелло даже сказал, что, кажется, нам обещают самолет "ТБ-7", вот на этом самолете можно полетать.

Такой разговор был у нас еще до начала войны. Из газет и по разным информационным сообщениям нам стало известно о том, что немцы подвозят войска и технику к нашей западной границе. Как-то вечером, когда мы вместе шли из общежития, нас было, кажется, трое, разговор сам собой зашел о возможности начала войны летом 1941 г., причем у всех нас была твердая уверенность, что если даже не будет войны, то какой-то крупный инцидент на границе может произойти. Все очень пожалели о том, что мы еще не успели полностью стать боевым полком. Конечно, ни один из нас не мог в то время сказать и даже не мог предполагать, что война может начаться так скоро.

Накануне первого дня войны я встретился с Гастелло, который был вместе со своими сыновьями. Мы встретились с ним в бане в субботу, и опять разговор свелся на возможность возникновения войны с Германией. Я помню, что я остановился еще на том, что во всем Западном округе проводятся учения ИВО, которых в прошлом году не было, и что это достаточно показательно в нашей подготовке к войне. Гастелло при этом выразил уверенность в том, что на этот раз так скоро война начаться не может, а, если и начнется, то у нас достаточно тан-

Участ

14

ков и авиации близ границы и немцам сразу дадут понять и почувствовать, они далеко не полезут.

Я помню, еще спросил: "А что если начнется война, что будет делать наш полк, так как обученных кадров у нас очень немного?" Гастелло на это сказал: "Будем летать с теми, которые обучены, сами будем летать, и, конечно, в самое короткое время нам ~~пришлют~~ пришлют самолеты полностью и подбросят летный состав. Конечно, с тем составом, который у нас сейчас есть, много не сделаешь".

Затем он остановился на подготовке отдельных летчиков, штурманов, радистов и стрелков и сказал, что с ними надо было бы еще по крайней мере месяц как следует поработать прежде, чем пускать их на фронт, но если нужда заставит, то придется летать командирам эскадрилий и командирам звеньев, иначе для чего же мы столько готовились, для чего нас учили летать?

На другой день я вспомнил наш разговор, хотя еще нам не было известно, что началась война, была объявлена только боевая тревога. Полк наш примерно в количестве 18 экипажей подготовился к боевому вылету, но некоторые, и даже очень многие, и не предполагали, что это начало войны, а посчитали, что это учебная боевая тревога, хотя бомбы были подвешены боевые. Я мельком встретил Гастелло на аэродроме у самолета. Он сказал, что, пожалуй, на этот раз придется летать и бомбить по-настоящему. Помню как раз к нам подошли два техника. Один из них спросил: "Товарищ капитан, когда будет отбой тревоги?" На это Гастелло ответил: "А самолет вы приготовили к полету и все ли вы проверили?" Техник сказал: "Да ведь вылета все равно не будет. Самолет я приготовил и бомбы подвешены, но лучше бы сегодня в воздух не поднимались: самолет старый и на нем <sup>лучше</sup> ~~уже~~ было бы заменить один мотор". Но Гастелло сказал: "Осмотрите еще раз самолет, проверьте моторы, потому что вылет будет". Когда ушли тех-

ники, подошел стрелок-радист и спросил: "Товарищ командир, на каком полигоне будем бомбить, если будет дана команда на вылет?" Гастелло сказал: "На каком полигоне будет указано". Стрелок-радист спросил: "По конусу тоже будем стрелять?" Гастелло сказал: "По конусу стрелять не будем, а пулеметы проверьте". Так мы с ним говорили минут 10-15 и решили, что это тревога не простая, потому что ~~этот тревога~~ длится она уже больше трех часов. В это время позвали руководящий состав на командный пункт к командиру полка. Нам командир полка об'явил официально сообщение правительства о том, что фашистские войска перешли нашу границу и война началась.

Часов около 11 дня была поставлена задача на боевой полет, и самолеты начали вылетать. Сначала вылетел соседний 96 полк, затем начали вылетать наши самолеты. От нас вылетело 15 или 16 экипажей. Гастелло в этот день вел за собой звено, так как других из-за слабой подготовки он не хотел пускать в воздух.

После возвращения самолетов с боевого задания сомнений ни у кого уже не оставалось в том, что действительно началась война. Я помню как Гастелло после посадки приказал сейчас же зарядить самолет горючим, подвесить бомбы как можно скорее, чтобы сделать еще один вылет в тот день. Он очень торопил технический состав. Но в тот день второго вылета нам не разрешили.

Следующий вылет был 24 июня. Экипажи после выполнения боевой задачи в районе Ржаны, Пружаны, Вилейка делились впечатлениями. Гастелло сказал, что далеко летать жалко тратить время. Если бы наш аэродром был поближе к фронту, мы могли сделать вместо одного вылета три вылета.

В эти дни мы ожидали прибытия пополнений самолетов и летного состава. Гастелло сказал: "Ох, если бы девяткой туде полететь, можно было бы много сделать".

25 июня мы были целый день во второй готовности. Команды на вылет не давали нам. День был облачный. Хотя не было солнца, но парило, экипажи были у самолетов. Около 12 часов дня над аэродромом появился неизвестный самолет на малой высоте. Мы его сначала приняли за самолет "СБ", и никто не ожидал, что это будет вражеский "Ю-88", тем более, что он сделал заход на посадку. В это время мы увидели у него на плоскостях кресты. Это было так неожиданно, что все на минуту застыли в изумлении. Между тем немец начал стрелять по земле из пулеметов. В результате этой стрельбы на самолете Гастелло были подбиты бензобаки, потек бензин. При этом Гастелло крепко выругался и сейчас же просил приготовить себе другой самолет, а с этого самолета снять баки и поставить новые. Но самолет противника был еще над аэродромом. Он сделал два захода. Удивление наше прошло, и мы все приготовились к этому второму заходу. Многие, наоборот, были даже довольны, что он заходит второй раз, так как было чертовски обидно, если бы этот самолет ушел невредимым. Часть людей, бывших на аэродроме, попряталась в убежище, а часть летного состава заняла места у пулеметов в самолетах. Гастелло видел, что противник делает второй заход над аэродромом, подал команду стрелкам сесть за пулеметы и приготовиться к открытию огня. Сам он тоже занял место у ~~пулемета~~ турельного пулемета, так как стрелок не успел сесть за пулемет прежде, чем сел его командир. Когда самолет противника был над аэродромом и опять начал обстреливать из пулемета, то по нему со всех самолетов открыли пулеметный огонь. Все пулеметные очереди слились в сплошной гул, но это продолжалось недолго, каких-нибудь полминуты. Как по команде стрельба прекратилась, так как самолет уже прошел за центр аэродрома, но одна пулеметная очередь еще продолжала догонять противника очень настойчиво, стрелок не хотел ~~продолжать~~ выпустить врага. Здесь мы увидели,

УИУ

17

что правый мотор "Юнкерса" задымил. У всех сразу появилось огромное удовлетворение, что все-таки мы его подбили. Противник сел вынужденно за аэродромом километрах в 3-4.

После этого эпизода, когда был дан отбой воздушной опасности, все стрелки собрались в небольшие группы и каждый старался доказать, что это именно его очередь прошила "Юнкерс". Гастелло не настаивал на том, что это именно он сбил противника, но стрелки соседних самолетов видели, как "Юнкерс" точно прошел над самолетом Гастелло и как трасса из пулемета Гастелло точно ложилась по самолету противника. Эти стрелки настаивали на том, что самолет сбит именно капитаном Гастелло. Можно с уверенностью утверждать, что это было именно так. Но Гастелло не придавал этому такого крупного значения. Наоборот, он был очень недоволен тем, что его самолет оказался поврежденным и ему придется летать на другом самолете, пока на этом сменяют баки.

26 июня утром нам было дано задание бомбардировать скопление танков противника и танковые колонны в районе Сувалки-Ораны. От нас вылетела девятка, одно из звеньев которой вел капитан Гастелло. Из этого полета он не возвратился. Экипажи, вернувшиеся с выполнения задания, рассказывали, что его самолет был подбит огнем зенитной артиллерии, когда он заходил на второй заход для бомбометания. Танков в лесу было очень много и сразу точно выйти на цель нельзя было. Поэтому на первом заходе Гастелло только точно определил цель, а его штурман сбросил две бомбы. Когда самолет Гастелло был подожжен, то другой <sup>экипаж</sup> ~~экипаж~~ наблюдал, как самолет Гастелло, уже теряя высоту, резко развернулся в направлении цели и с большого угла на большой скорости врезался в самую гущу танков и автомашин на лесной опушке. Там было и сильное зенитное противодействие и "109-х" мно-

го появилось, и поэтому не было времени долго разглядывать. Произошел сильный взрыв, большие клубы черного дыма закрыли цель. Зенитки противника вели беспорядочный огонь, а экипажи, ориентируясь по столбу дыма, который поднимался из леса, выходили на цель и сбрасывали бомбы. Так как в этот день не вернулся с задания только Гастелло, то самолет, протаранивший танки противника, был его. Думаешь о том, что это было сделано умышленно по воле Гастелло, заставляет то обстоятельство, что уже будучи подоженным, он еще имел запас высоты для того, чтобы выбраться с парашютом или от-вернуть в сторону от цели. Но, видимо, Гастелло, оценив обстановку, решил, что прыгать с парашютом бессмысленно, так как кругом немцы, а произвести посадку нигде, машина горит, все равно впереди ожидает смерть или плен. Решение он принял мгновенно, оно у него непосредственно сразу же было приведено в исполнение.

Мы узнали об этом в тот же день, но семье пока не говорили прямо о гибели Гастелло, потому что у нас не принято сразу говорить. Говорили, что может быть еще Гастелло произвел где-нибудь посадку, может быть еще будет что-нибудь известно, да и экипажи, которые видели всю эту картину тарана, не особенно были уверены в том, что это Гастелло, потому что там было много самолетов над этой целью, думали, что Гастелло старший, опытный летчик, не думали, чтобы так просто с ним обошлось: подбила зенитка, подожгли его, и он пошел на таран, не верилось в то, что человек сам сознательно, умышленно может направить так самолет, у него было еще 8 соток. Не верилось в то, что самолет может погибать вместе с бомбами и со всем экипажем идти на таран.

В результате нераспорядительности некоторых начальников семьи летного состава сначала были эвакуированы в Хиславичи, западнее нашего аэродрома примерно километров за 35. Не помню сейчас - семья

Гастелло тоже была в числе их в Хиславичи эвакуирована или жена с детьми сразу уехала в другом направлении, может быть, к своим родным. Не помню сейчас, потому что дома-то мы не бывали. От аэродрома до городка метров 500-600, но как раз время было такое что с минуты на минуту ожидали команды вылететь. Кроме этого, ждали, что противник может прилететь, и дома очень мало кто жил, заскочит иногда на минутку и все.

6 июля вся наша авиация с этого аэродрома улетела. Семьи оставались в Хиславичах, часть семей самостоятельно эвакуировалась в тыл. Мне помнится, смутно правда, что жена Гастелло с детьми самостоятельно уехала. Уже после женщины говорили, что Гастелло уехала, но точно я это не помню.

Я помню день, когда не вернулся еще целый ряд экипажей. Это было 29 июня.

Звание Героя Советского Союза было присвоено Гастелло в середине июля месяца. Было объявлено по радио, что капитан Гастелло награжден званием Героя Советского Союза за проявленные отвагу и мужество.