

П. Плотников,
гвардии майор,
дважды Герой Советского Союза.

МОЯ ЖИЗНЬ

1. М Е Ч Т А

Босоногие, вихрастые ребятишки бежали по широкой, поросшей травой, деревенской улице.

— Гроплан, ероплан! — задирая головы кверху, звонко кричали они. Взрослые высовывались из окон, выходили из домов, чтобы полюбоваться на огромную птицу.

Лётчик, как будто желая удовлетворить любопытство смотревших на него снизу людей, плавно развернулся на небольшой высоте, сделал два круга над деревней, а потом низко, едва не касаясь деревьев, скрылся за лесом.

Это происходило девятнадцать лет назад в деревне Гоньба, Барнаульского района. Самлёт тогда был ещё редкостью, и многие видели его в первый раз. В толпе ребятишек был и я, в то время шестилетний парнишка. Я смотрел на самолёт, как зачарованный. Навсегда запомнилась мне эта картина. Она оказалась из тех немногих неизгладимых впечатлений детства, которые человек сохраняет на всю жизнь.

Тут же я побежал к отцу и начал расспрашивать его о том, что за штука самолёт, где его делают, как он летает?

Отец мой по профессии плотник. Он всегда был занят своим делом. И в этот раз среди груды вьющихся пахучих стружек он что-то строгал, пилил, примерял, сколачивал. На мои многочисленные наивные вопросы он давал короткие односложные ответы, никак не удовлетворяющие детского любопытства. От отца я узнал только одно, совершенно поразившее меня, обстоятельство. Я узнал, что в самолёте сидит лётчик и по своей воле управляет им так же, и даже лучше, чем любой взрослый человек может управлять лошадью.

— Есть же люди, — думал я, — управляют такой штукой, летают по воздуху — лётчики.

Лётчики казались мне необыкновенными, сказочными богатырями.

Однажды я спросил отца: «А я бы мог стать лётчиком?».

Отец засмеялся: «Молчи уж ты, лётчик мой. Сначала ходить толком научись, а потом уж и летать будешь».

А старший брат Василий добавил:

— Да он у нас лётчик и есть. Вчера вон с печи летел. Такую посадку на пол сделал, аж стекла в окнах задрожали.

Рос я весёлым, задорным мальчиком, затейником и непоседой. Целые дни мы с товарищами проводили в лесу или на реке, а зимой—на лыжах и на коньках. Особенно я любил лыжи. Не было в окрестностях такой горы, такого трамплина или, как мы называли, «нырка», где бы я ни катался.

При всем этом мне очень хотелось учиться. Особенно я мечтал научиться читать. Тут тоже была своя цель. Уж очень мне не терпелось разыскать книги про самолёты, про лётчиков, узнать подробно, как устроен самолёт, как живут эти замечательные люди.

В первый класс я пошёл в Ново-Михайловскую школу. Рано научился читать, но книг про авиацию мне пока не попадалось.

Вскоре наша семья, состоящая из шести человек—отца, матери, трёх братьев и сестры,—переехала в Барнаул. Здесь я учился сначала в 4-й, потом в 27-й и в 25-й школе. Учился я и в городе хорошо.

Особенно любил математику, физику, уроки по труду—слесарному и столярному делу. Горячо интересовался техникой.

Страстно любил и до сих пор люблю читать художественную литературу.

В четвёртом классе я достал, наконец, и первую книгу, касающуюся авиации. Не помню, кто автор этой книги. Называлась она «Как сделать летающую модель самолёта».

Прочитав книгу, в тот же день взялся за постройку модели. Строгал рейки и планки, делал пропеллер, обтягивал бумагой. Мать смотрела на мою работу с некоторым удивлением.

— Что это будет у тебя, Паша?—спросила она.

— Модель самолёта будет, мама. Это вот плоскость, это ланжероны,—с увлечением начинал объяснять я...

— Фантазер ты у меня,—прерывала мать. — Помогал бы лучше отцу вон табуретку делать...

— Фантазер, фантазер, — недовольно отвечал я. — Вот посмотришь, как она у меня полетит.

Но первая модель не полетела. Она, к великому моему огорчению, только чуть рванулась вперёд, потом накренилась на крыло и плюхнулась носом в землю.

Неудача не заставила меня отступить от своего намерения. Назавтра я уже мастерил новую модель. И когда эта не полетела, взялся за третью, потом за четвёртую и пятую.

Полетела только шестая, или, кажется, седьмая модель. Но зато она превзошла все мои ожидания. Она плавно, как настоящий самолёт, поднялась над землей и, не теряя высоты, пролетела целых 60 метров.

Авиамодельный спорт отнимал много времени. Но зато он многому и научил меня. Здесь я уже почувствовал кое-что из того, что ощутил и понял значительно позже: авиация—дело очень серьёзное, требующее на каждом шагу много знаний, настойчивости, силы воли.

Но я был пионером, готовился стать комсомольцем и мечтал стать коммунистом. Я знал уже в то время биографии Владимира Ильича Ленина, Иосифа Виссарионовича Сталина. И, конечно, трудности не пугали меня, и я не думал пасовать перед ними.

2. ОТ МОДЕЛИ К САМОЛЕТУ

Из 8 класса ушёл учиться в железнодорожное училище и, окончив его, стал работать электрослесарем на Барнаульском вагоноремонтном заводе. В это время я познакомился и сдружился со своими сверстниками Колей Зотовым, Васей Паньковым и Колей Черновым. Ребята эти так же, как и я, интересовались авиацией и мечтали посвятить ей свою жизнь. Общая мечта и сблизила нас. Однажды мы узнали, что на Оби на льду кто-то учится летать на планере.

Назавтра мы уже были там. Планерному спорту обучал инструктор аэроклуба, впоследствии военный лётчик Борис Маслов. Молодёжь Барнаула хорошо знала Маслова. Он простой, приветливый, влюбленный в планерное и лётное дело, человек. Маслов быстро заметил нас и сразу же предложил вступить в кружок молодых планеристов. Мы отдавали кружку все своё свободное время.

Вскоре, как лучшего планериста, меня зачислили в лётную школу при Барнаульском аэроклубе. Итак, я был на пути к тому, чтобы стать лётчиком. Заветная моя мечта сбывалась.

Трудно описать все то, что пережил я при первом полёте. Я говорю о полёте ещё не в качестве лётчика, а в качестве пассажира. Мне казалось, что это не самолёт летит, а у меня самого выросли крылья, что раздалась необъятная синь неба, что весь мир стал больше, прекрасней, многоцветней.

Со всем рвением, со всем пылом взялся я за учёбу. Материальную часть, взаимодействие частей самолёта, приборы, которые мы изучали, я усвоил так, что, если бы меня разбудили и спросили в любой час ночи, я бы без запинки ответил на все вопросы.

Пришло, наконец, время и первого самостоятельного полёта. Кто из лётчиков не помнит своего первого полёта, этого замечательного, самого яркого дня в жизни каждого лётчика? Я помню первый полёт весь до мельчайших подробностей. Летел я на У-2, на учебном двухместном самолёте. Оторвался от земли плавно. Хорошо помнил все наставления инструктора, точно знал, что мне нужно делать. Однако, все-таки невольно, с затаенной надеждой взглянул на переднее сидение самолёта. Нет ли там лётчика, который в случае нужды и поможет, и поправит. Но там лежал только мешок с песком.

Я благополучно совершил круг над аэродромом и пошел на посадку. Однако посадка прошла не совсем гладко. Я не дотянул до «Т» и сел, как говорится, с «козлом», т. е. сел на колеса с креном вперед. Это происходит тогда, когда неопытный лётчик «недобирает» ручку.

Однако я не растерялся. И когда самолёт подпрыгнул, сумел выправить положение.

Инструктор указал мне на мои недостатки, но в заключение сказал:

— Ничего, Плотников, скоро летать будешь по-настоящему.

Действительно, скоро я стал летать по-настоящему и окончил школу при Барнаульском аэроклубе.

В 1937 году я поступил в Новосибирскую военно-авиационную школу. В этой школе летал на У-2, на Р-5 и впоследствии на СБ.

Тут приобрел уже некоторое летное мастерство. Ещё в Барнауле я усвоил и всегда в лётной практике применял одно правило: у настоящего лётчика ни один полёт не должен пропадать даром. Настоящий пилот должен уметь критически относиться к себе, даже, если хотите, больше придирается к себе. В каждом своем полёте он должен найти ошибки или, по крайней мере, недостатки и следующий полёт употребить для того, чтобы исправить их.

Со мной бывало так. В учебном полёте делаешь вираж, переворот или какую-нибудь другую фигуру высшего пилотажа. Вернешься — инструктор выносит тебе

благодарность. Но сам ты глубоко недоволен полётом. Чувствуешь, что не выдержал нужную скорость или нарушил координацию. Ставишь себе задачу — исправить эту ошибку в следующем полете. И не успокаиваешься до тех пор, пока она не будет исправлена.

Из Новосибирской школы военных лётчиков я вышел в 1939 году. Школу окончил с хорошими показателями, получил звание младшего лейтенанта и был направлен в авиационную часть.

С 1939 по 1941 год я служил в различных авиационных частях. Эти два года были годами настойчивой, повседневной учебы. Я много тренировался в лётном деле, старательно изучал различные типы самолётов, много читал.

Теперь литература о лётчиках была в моем распоряжении. Образы великих лётчиков интересовали меня. Я стремился у них учиться, подражать им.

Но чей образ всегда вдохновлял меня, так это образ великого русского лётчика Валерия Чкалова. Много раз смотрел я картину «Валерий Чкалов», прочитал все, что написано о нем. Стать таким же мастером своего дела, таким же героем, как Чкалов, — мое всегдашнее желание.

3. ВОЗДУШНЫЕ БОИ

Великая Отечественная война застала меня в авиационном полку в Молдавской ССР, в городе Аккермане. Я был командиром звена. Воевать я начал не с первых дней, а буквально с первых часов.

В пятом часу утра по московскому времени личный состав полка вызвали на аэродром. Командир полка майор Канатов кратко объяснил нам обстановку.

—Товарищи,—сказал он,—фашистская Германия несколько минут назад совершила вероломное нападение на нашу Родину. Гитлеровские войска нарушили священные советские границы. Началась война. Родина требует от нас, чтобы мы выступили на её защиту. Я уверен, что мы с честью выполним возложенные на нас задачи.

Мы получили карты, боевые задания и через несколько часов мой самолёт был уже под Плоешти.

...Я пробыл на фронте всю войну. Сделал за годы войны 344 эффективных боевых вылета. Лично сам нанёс врагу немалый ущерб—потопил в Чёрном море 6 немецких транспортов, сбил пять самолетов, уничтожил три железнодорожных моста, 7 эшелонов с боевой техникой и войсками противника, 13 паровозов, больше 200 вагонов, свыше 250 автомашин, бесчисленное количество повозок, немало дзотов, дотов, зданий противника, а также много живой силы. Во много раз больший ущерб нанесли врагу подразделения, которыми я командовал.

Рассказать здесь о всех боевых делах, в которых я участвовал, конечно, невозможно. Поэтому расскажу лишь о самом главном, характерном и интересном.

В первые месяцы войны немцы и их вассалы имели большое преимущество перед нами в технике. У них было больше танков, самолётов и другого вооружения. Поэтому нам, летчикам, было особенно трудно. Мы делали в то время по 5—7, а случалось и десять самолетовывлетов в день. Очень часто приходилось вступать в неравный бой. Но все мы старались бить врага не числом, а умением.

Первая встреча моего экипажа с истребителями противника произошла в июле 1941 года. Мы шли фотографировать немецкую переправу на Днестре. Два фашистских истребителя атаковали наш бомбардировщик. Как и все летчики, мы знали, что бомбардировщику трудно тягаться с истребителями, а тем более одному с двумя. Но мы знали то, что в бою побеждает дерзкий, храбрый, умелый. Знали, что Родина наша в опасности и нам нужно бить фашистов. Мы приняли бой.

Исход воздушного боя решается техникой пилотирования, умением сочетать маневр летчика с огнем стрелка, меткостью огня. Первый истребитель налетел на нас слишком нахально. Он попытался обстрелять нас слева. Но я быстро изменил курс, и тогда, он повидимому, не очень опасаясь нашего огня, стал разворачиваться под угрозой обстрела нашего стрелка-радиста, намереваясь повторить атаку. Стрелок-радист гвардии старшина Михеев не дал фашисту закончить разворот—метким выстрелом он зажег вражеский самолет.

Получивший наглядный урок, второй фашист был осторожнее. Он попытался зайти сверху. Я прижался к земле и пошел бреющим полетом метрах в ста от земли. Истребитель стал догонять меня. На небольшом расстоянии я скользнул вправо, пропустив его вперед. Немец не сумел во-время сманеврировать и оказался перед носом нашего самолета. Метким выстрелом из пулемета штурман Запорожко зажег и этот фашистский истребитель. Таким образом на бомбардировщике нам удалось уничтожить два истребителя противника. После этого мы выполнили задание—сфотографировали фашистскую переправу.

Другая встреча с противником грозила нам еще большей опасностью. Мы летели на бомбежку транспортов и легких катеров немцев в Таганрогском порту. Погода была ясная. Только в одном конце неба виднелось небольшое облако и немного правее и ниже—толстая гряда облаков.

Не успели мы оторваться от цели, как стрелок-радист предупредил:

—Два «Мессера».

Это были «Мессершмидты—109»—самые совершенные в то время немецкие истребители. Я скрылся в небольшом облаке. Вслед за этой парой появилась вторая пара «Мессершмидтов». Итак, мы одни против четырёх истребителей противника. Пара взялась сторожить нас сверху, другая пара—снизу. Размышлять долго не приходилось. В бою, особенно в неравном, важно действовать стремительно, решительно, так, чтобы инициатива была в твоих руках. Я принял решение—обмануть первую пару «Мессершмидтов», направить её по ложному пути, а потом попытаться уйти от второй пары.

Вывел самолет из облаков вверх, сделал разворот и вновь скрылся в облаке. Верхняя пара истребителей бросилась искать нас, считая, что мы набираем высоту. Я же тем временем повел самолет вниз, выскользнул из облака и скользнул в толстую гряду облаков.

«Мессершмидты», сторожившие нас снизу, пустились вдогонку. Я чувствовал, что земля близко, но её было не видно, так как шел весенний дождь. Я решил использовать облако для смелого и опасного маневра и повел самолет на снижение. На большой скорости «Мессершмидты» неслись за мной. Зная, что земля совсем близко, я рывком отвел машину в сторону. Передний истребитель, не разгадав моей хитрости, воткнулся в землю. Второй успел удержаться в воздухе, но потерял нас из виду.

4. В ЧУЖОМ НЕБЕ

Мне выпало на долю бомбить многие вражеские объекты. Наш самолет побывал в небе Сандомира, Львова, Кракова, Ченстохова, Брига, Опельна, Загона, Тарнова, Опочки. Приходилось бомбить мосты, переправы, вылетать на бомбежку в открытое море.

Интересную операцию мы провели на Днестре. Близ города Тарнов был мост, имеющий большое стратегическое значение для противника. Этот мост нужно было уничтожить. Однако он охранялся усиленными подразделениями зенитной артиллерии. Несколько наших летчиков пытались разбомбить мост, но безрезультатно. Задание было поручено нашему экипажу. Мы полетели туда часов в восемь. Летели в облаках на высоте 1.800 метров. Вышли из облаков. Я взглянул наружу—черно от

дыма. Зенитки бьют по нашей машине. Я набрал высоту, сделал круг и зашел со стороны города. Зенитки встретили меня оглушающим воем. Но я решил во что бы то ни стало добиться цели. Выключил мотор и начал бросать самолёт в разные стороны, выхляпывая им. Старался показать, что машина подбита и скоро врежется в землю. Враг попался на хитрость, поверил этой симуляции смерти. Зенитки замолчали. Потеряв метров 300 высоты, я на высоте 1.500 метров мгновенно выровнял машину и спустил бомбовый груз. Снимок, сделанный фотоаппаратурой нашего самолета, показал, что бомбы попали в цель.

Наиболее трудной была бомбежка на море. На море нет тех ориентиров, которые есть на земле. Тут нужна специальная, как называют летчики, слепая подготовка. Ориентироваться приходится только по приборам. Притом очень часто у летчиков начинается неверие в приборы, потому, что зрительный аппарат устает и летчику кажется, что он летит неверно, что самолет дал крен или совсем перевернулся. Кроме того, здесь нужна очень большая усидчивость.

Трудность усугубляется еще и тем, что на море хорошая слышимость и не трудно подготовиться к отражению атак самолёта.

Транспорт, который мы бомбардировали, охранялся большим количеством катеров, снабженных зенитными орудиями. Наша задача заключалась в том, чтобы подойти неожиданно, используя облачность, ударить молниеносно и скрыться.

Я повел на бомбежку звено самолетов. Однако, первый полет оказался очень неудачным. Погода стояла ясная. Противник рано заметил нас. Мы потопили только одну баржу, а он сбил самолёт. Во второй раз мы вылетели в облачную погоду. Как снег на голову, мы вынырнули из низких облаков и удачно отбомбились, потопив несколько барж. Однако, транспорт не был истреблен и уже подходил к своей цели, к захваченному фашистами Одесскому порту. Как на зло, вновь прояснило, ни одной тучки. Снова пришлось мне принять решение. Я решил призвать на помощь закатное солнце. Закат выдался красный, яркий. Я сообразил, что если сделать заход со стороны солнца, то с моря противник не разглядит наших самолётов. Операция удалась блестяще. Мы пошли навстречу каравану судов целым звеном. Шли всё время в лучах солнца, вынырнули перед самым транспортом, отбомбились и улетели так быстро, что конвойные истребители не причинили нам никакого вреда.

Этой третьей бомбежкой мы доканали фашистский транспорт, пустив на дно почти все фашистские суда.

Широко известна среди летнего мира операция, которую провёл наш полк в районе Кировограда. Руководил этой операцией полковник Толбин. Мы бомбили две станции—Александрю и Протопопку.

Когда дело уже подходило к концу, я заметил вдруг группу фашистских бомбардировщиков—«Юнкерсов».

—Смотри, Виктор, «лаптежники» идут,—сказал я штурману.

Звено полковника Толбина, не медля, вступило в бой с «Юнкерсами». Один был сбит групповым огнем.

По примеру старшего офицера и мы обстреляли один из «Юнкерсов». «Лаптежник» стал удирать. Мы ринулись вдогонку. Скорость нашего самолета была гораздо больше скорости немецкого.

Фашистский лётчик в страхе стал сбрасывать свой груз, чтобы облегчить машину и тем увеличить её скорость. Мы летели как раз над фашистским аэродромом, так что немец с азартом бомбил своих. Но и эта крайняя мера ему не помогла. Удачным выстрелом я зажег его машину.

В приказе по армии отмечалась орлиная смелость летчиков нашего полка, на бомбардировочных самолетах П-2 давших бой по «Юнкерсам» противника впервые в истории Отечественной войны.

5. ЗОЛОТАЯ ЗВЕЗДА

Так шли боевые дни. Правительство высоко оценило мои заслуги. Я был награждён орденами Красного Знамени и Отечественной войны 1-й степени. В 1944 году произошло большое событие в моей жизни. В августе месяце за все боевые дела мне присвоили высокое звание Героя Советского Союза. Меня вызвали в штаб фронта. В торжественной обстановке начальник политуправления фронта вручил мне орден Ленина и медаль «Золотая Звезда», а также красную папку, на которой золотыми буквами написано: «Герою Советского Союза».

В папке этой хранится грамота № 6300.

«За ваш геройский подвиг, — сказано в грамоте, — проявленный при выполнении боевых заданий командования на фронте борьбы с немецкими захватчиками, Президиум Верховного Совета СССР своим Указом от 19 августа 1944 года присвоил Вам звание Героя Советского Союза».

Высшая награда, которой удостоился я, простой двадцатичетырёхлетний парень, заставила о многом подумать.

— Итак, — думал я, — я стал не только лётчиком, но неплохим лётчиком. Приятно будет узнать отцу и матери, братьям-фронтовикам и сестрёнке и всем моим землякам, что Павел Плотников, как надо, бьёт врага. Но меня самого это многому обязывает. Если я раньше придирался к себе, то теперь должен придираиться вдвойне. Ведь с Героя Советского Союза спросится больше, чем с обыкновенного лётчика. А на отеческую заботу правительства я обязан ответить новыми славными боевыми делами.

Кроме того, во время войны я рос и как офицер. Теперь я уже был не младший лейтенант, а гвардии майор. А когда стал Героем Советского Союза, командование назначило меня командиром эскадрильи.

Повседневной упорной работой, выполняя приказы товарища Сталина, неустанно совершенствуя свою боевую выучку, мы добились, что наша бомбардировочная эскадрилья сделалась снайперской. Весь личный состав её был награждён. Славный лётчик лейтенант Максимов заслужил звание Героя Советского Союза. Грудь лейтенанта Клименко украшают десять наград и среди них три ордена Красного Знамени.

Нам доверяли самые ответственные, почётные задания: 22 апреля 1945 года мы получили приказ вылететь на бомбёжку Берлина.

Бомбить логово зверя! Давно все мы дожидались этого дня. С особой тщательностью экипажи готовились к полёту. Всю накопившуюся за годы войны ярость мы получили теперь возможность обрушить на Берлин — на это ненавистное гнездо коричневых бандитов.

Первый наш вылет на Берлин был 22 апреля в 12 часов дня. Берлин ответил нам бешеным лаем зениток. Но это не могло удержать нас. Мы бомбили с высоты 800 метров. Наши пикирующие бомбардировщики оставили свой след в Берлине. Начиная с 22 апреля и до дня безоговорочной капитуляции Германии, мы летали бомбить Берлин каждый день.

Работать приходилось особенно точно, потому что одну сторону улицы зачастую занимали наши красноармейцы, а другую — немецкие солдаты. И именно эти немецкие позиции нужно было разбомбить. Малейшая неточность, и бомбы попадут в своих бойцов.

Но в Берлине лётчики нашей эскадрильи показали всё своё мастерство. Все полученные нами задания мы выполнили с честью.

6. В КРЕМЛЕ

Пал Берлин. А вскоре немецко-фашистская банда заявила о полной, безоговорочной капитуляции. Разбит впрах вековой враг русского народа — немецкая военщина. Советский народ отстоял честь и независимость своей отчизны и вознёс её на вершины славы.

После победы меня ждала новая радость. Командование вело точный учёт славным боевым делам нашей эскадрильи. Лётчики эскадрильи сделали 1025 эффективных самолётовых вылетов, разбили сотни вагонов, десятки паровозов, тысячи повозок с боеприпасами.

Не раз своей отвагой, своим отточенным мастерством лётчики нашей эскадрильи облегчали действия наземным войскам, сравнивая с землей передний край обороны противника, уничтожая доты, дзоты, мосты, переправы фашистов.

Боевые дела моей эскадрильи, а также и мои личные послужили основанием для того, чтобы наградить меня второй медалью «Золотая Звезда».

В этот раз награду мне вручили в Кремле. С большим волнением шёл я по коридорам Кремлевского дворца. Мысль о том, что этими коридорами ходил великий Ленин, что где-то недалеко от меня Сталин — самый великий, самый замечательный из живущих на земле людей, — эта мысль заставляла сильнее биться моё сердце.

Не один я был вызван за наградой. В большом зале собралось несколько офицеров и сержантов Красной Армии. Награды нам вручил Николай Михайлович Шверник. Он очень тепло, душевно поздравил всех нас.

Командование дало мне отпуск и я поехал домой. За годы войны я сильно соскучился по родной Сибири, по Алтаю. С нетерпением ждал я, когда, наконец, поезд пройдёт длинные туннели Урала. Все мне казалось, что мы едем тихо, хотя скорый шёл без остановки.

А вот он любимый город — город Барнаул. Земляки устроили мне теплую встречу. В моё отсутствие партийные и советские организации позаботились о моей семье. Отца и мать снабжали всем необходимым, им построили новый просторный дом. Я ещё раз почувствовал, что советский воин может быть спокоен за свою семью.

Здесь, в отпуске, я подумал о том, какой большой путь прошёл мальчик, который когда-то, шести лет от роду, в маленькой глухой сибирской деревеньке, впервые в жизни увидел самолёт. Да, этот мальчик стал настоящим лётчиком, стал дважды Героем Советского Союза.

Я думаю о том, что пройдут века и тысячелетия, но покуда будут биться сердца, люди всё будут благодарить великих наших вождей — Владимира Ильича Ленина и Иосифа Виссарионовича Сталина, великую нашу партию большевиков, которые создали на нашей земле советский строй.

