



Абламонов Петр Федорович

МЕЖ СОПОК ЗАПОЛЯРЬЯ

Я родился 18 августа 1926 г. в селе Зубовка Сергиевского района Самарской области. Русский. Был членом ВЛКСМ, КПСС. Член Союза писателей Российской Федерации.

В 1943 г. окончил 9 классов Зубовской средней школы, начал учебу в 10-м классе и со школьной скамьи был призван на флот. Направлен с группой одноклассников в г. Куйбышев, в школу младших авиаспециалистов, которую закончил в мае 1944 г. После войны, когда проходил службу в авиации Северного флота, предложили учиться в Ленинградском Военно-Морском политическом училище им. А.А. Жданова. Поступил в училище в 1946 г. и закончил его в 1949 г. В 1953 г. поступил в Военно-политическую академию им. В.И. Ленина, которую закончил в 1958 г.

* * *

Война застала меня в родном селе Зубовка, во время сельскохозяйственных работ в колхозе «Новый быт» Кутузовского района. Во время школьных каникул, когда мы, ребята, помогали косить траву, на полустанок приехал бригадир и сообщил о начале войны. Мы в то время не представляли всей опасности случившегося. В те дни по селу развозили повестки, и многие мужчины нашего села под плач родственников отправлялись на фронт.

В ноябре 1943 г. нас, группу десятиклассников, призвали в военкомат и направили в областной город Куйбышев в школу младших

авиаспециалистов. Здесь, на берегу Волги, где размещалась школа, я прошел основы военной службы. Было трудно, но нас приободряло то, что мы носили форму военного моряка и приобщались к традициям флота.

Школа позже была переведена в г. Сарапул (Удмуртия). В мае в 1944 г. мы завершили учебу и получили назначение в авиацию Беломорской флотилии, на остров Ягодник, что под Архангельском. Здесь я получил предписание в отряд «Бостон» 54-го смешанного авиаполка. Командир отряда капитан Хрыпов встретил нас, младших специалистов, приветливо и распределил по экипажам. С первых дней мы столкнулись с боевыми буднями нашего отряда «Бостон». Самолеты вылетали на просторы Баренцева моря на свободную охоту. Я быстро освоил свои обязанности авиационного моториста. Через два месяца командир отряда поручил мне обязанности старшины отряда. Я занимался вещевым довольствием, хозяйственными заботами. Но служить на острове Ягодник пришлось недолго. В связи с предстоящей Петсамо-Киркенесской операцией нас, группу младших авиаспециалистов, направили в Ваенгу в 36-й минно-торпедный полк 5-й дивизии Военно-Воздушных сил Северного флота. Дивизией командовал мастер торпедных ударов Герой Советского Союза генерал-майор Г.П. Губанов. В Ваенге меня определили в 3-ю авиаэскадрилью. Комэск капитан Илья Тихонович Волынкин накануне нашего приезда удостоился звания Героя Советского Союза за успешное выполнение заданий командования. С первых дней пребывания в полку мы ощутили дыхание приближающейся операции. Летный состав изучал обстановку на театре, тактику действий, мы тренировались в подготовке самолетов к полетам. Еще будучи на острове Ягодник, мы были в курсе «свободной охоты» самолетов типа Бостон. Они вылетали на задание при определенных метеоусловиях-облачности, малой видимости. Вначале на «свободную охоту» вылетали одиночные самолеты, а затем парами. Поиск противника на вражеских коммуникациях производился на высотах, не превышающих 50 метров. Торпеды сбрасывались с дистанции 400 метров и более от цели.

Позже, когда разведка начала обеспечивать торпедоносцы данными обнаружения кораблей и конвоев противника, удары стали наносить группами самолетов.

В то время эти вопросы, как и вопросы тактики действий экипажей, для нас, мотористов, были недостижимыми. У нас был свой, земной круг обязанностей — прибежать по сигналу на стоянку и гото-

вить самолет к полету. Старшим на стоянке был техник или механик самолета, а мотористы были подручными. Неслучайно ходила прибаутка: «Вечно грязный, вечно сонный моторист авиационный». Действительно, мы всегда ходили с тряпками, ключами, инструментами, оставались на самолете допоздна, когда уже все уходило в кубрик. И все же мы осознавали важность своих обязанностей и выполняли их усердно.

Подробности боевых вылетов до нас не доходили. Уже после войны, заинтересовавшись боевым путем своей эскадрильи, я восстановил картину участия в Петсамо-Киркенесской операции. 14 октября 1944 года самолет-разведчик обнаружил в районе Тана-фьорда конвой (2 транспорта, 12 кораблей охранения). Для уничтожения конвоя вылетело 5 торпедоносцев. Ведущим был наш командир капитан И.Т. Волынкин. Погода благоприятствовала их действиям. В 12 часов 22 минуты самолеты обнаружили конвой, скрытно подошли к нему и, перестроившись в строй фронта, внезапно вышли в атаку. Ведущий четко руководил действиями других экипажей. Торпеды были сброшены с дистанции 500-700 метров и поразили цели. И только после этого противник открыл сильный зенитный огонь. Загорелся самолет нашего командира капитана Волынкина. Но искусным маневрированием командиру удалось сбить пламя.

Исключительное мужество и самоотверженность в этом бою проявил экипаж лейтенанта В.А. Вельдяскина. Направив подбитый самолет на корабли противника, он отвлек весь зенитный огонь на себя. Вместе с командиром погибли лейтенант М.Н. Башкатов, старшина Г.Д. Мирошниченко и сержант А. И. Моспан.

В результате внезапной и решительной атаки враг потерял оба транспорта, тральщик и сторожевой корабль.

Октябрь месяц 1944 г. запомнился интенсивными полетами на задание. Мы, специалисты, пропадали на стоянках. 16 октября снова проводили в воздух командира эскадрильи. Совместно с торпедоносцами 9-го гвардейского полка (ведущий командир полка подполковник Б.П. Сыромятников) группа представляла грозную силу. Удар нанесли две шестерки торпедоносцев: одна 9-го полка, вторая 36-го полка (ведущий капитан И.Т. Волынкин). Действия торпедоносцев прикрывали 15 истребителей. В этом бою враг потерял 2 транспорта, сторожевой корабль, тральщик, катер и 5 самолетов.

Этот вылет не обошелся без потерь. В трех километрах от цели в левый мотор самолета подполковника Сыромятникова угодил вражес-

кий снаряд. Машина загорелась, но командир полка продолжал атаку, выводя другие машины на цель. Когда расстояние до транспортов уменьшилось до 500 метров, самолет Сыромятникова выпустил две торпеды. Так был уничтожен транспорт противника.

Но и наш флагман погиб. Объятый пламенем, он упал в море. Всем членам экипажа флагманского самолета: подполковнику Б.П. Сыромятникову, штурману полка майору А.И. Скнареву и стрелку-радисту старшему сержанту Г.С. Асееву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Весть об успешной операции наших летчиков молнией облетала аэродром. Радость была общей для всех. Торжественная встреча экипажей, сообщения о победе поднимали дух личного состава. Все это помогало нам преодолевать трудности службы в суровых условиях Севера.

Зимой в землянках, вырытых у подножия сопок, где размещался технический состав, несмотря на непрерывающую топку печек-буржук, температура была близкой к нулю. Мы, мотористы, напяливали на себя все что можно. Утром, чтобы умыться, трудно было найти воду: она замерзала в умывальниках.

Суровым испытанием было несение вахты на стоянках наших самолетов. Несли вахту по специальному графику. Сборы были необычными. Напяливали на себя шубу, валенки, шапки-ушанки, рукавицы. В таком виде мы прохаживались по стоянке два часа. Вернее, не прохаживались, а ходили в быстром темпе, чтобы не замерзнуть.

Стоянки самолетов были искусно замаскированы на фоне сопок. По сигналу мы прибегали на стоянку и начинали готовить машину. Часто сильный мороз затруднял наши действия — работать приходилось в шубе и валенках. Прежде чем начинать обслуживать самолет, расчищали стоянку, да и аэродром от снега. Но эти трудности легко преодолевались — сказывалась молодость.

Служба моя в авиации продолжилась в 10-й смешанной авиаэскадрилье, которая размещалась на этом же аэродроме. Командир эскадрильи майор Плотко часто вел с нами беседы, советуя после службы учиться. В этой эскадрилье мне посчастливилось встретить день Победы.

Летчики встречали этот радостный момент в своем кругу, мы, мотористы, в своем. Где-то раздобыли разведенного спирту и железными кружками чокались за победу.

В последние месяцы службы на Севере избрали меня комсоргом эскадрильи. Эта работа расширила круг моих знакомств. Пришлось

участвовать в семинарах политотдела. Близко познакомился и сошелся с помощником политотдела по комсомолу лейтенантом В. Деркачом. В послевоенное время мы встретились с ним на Тихоокеанском флоте. Воспоминаниям не было конца. Общественная работа сыграла свою роль при определении кандидата для учебы в Военно-морское политическое училище им. Жданова. В 1946 году после успешных вступительных экзаменов я был принят в училище, которое закончил в 1949 году. Так круто повернулась моя жизнь, которую связал с военной службой. Передо мной открылись двери флотской печати — вначале редакции газеты Балтийского флота «Страж Балтики», затем Беломорской флотилии «Северная вахта», после «Красной звезды», газеты Тихоокеанского флота «Боевая вахта» и в заключение журнала «Советский воин». В 1985 году был уволен в запас, но продолжал работать в Союзе писателей РСФСР, в редакции «Память».

Награжден медалью «За боевые заслуги», 832066, орденом Отечественной войны (№ ордена 1037511), медалями «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией» и другими.

Война не обошла стороной моих родственников. На фронте погиб мой дядя Горбунов А.Н., был тяжело ранен в голову средний брат Михаил, который в 1943 г. приехал после излечения в госпитале домой. Старший брат Иван имел броню, работал в системе народного хозяйства. Наш отец Федор Иванович был мобилизован для работы на военном заводе.

Будучи журналистом, опубликовал ряд книг о войне, флотской службе.

1. Бессмертие. — М. Воениздат, 1981 г. 112 стр. (Серия «Героическое прошлое нашей Родины»).

2. Ракетный старт: документальная повесть. — М. ДОСААФ, 1967г. 72 стр.

3. Молодость выходит в океан. Документальная повесть. — М. ДОСААФ 1978 г. 78 стр.

4. Курсом через океан. Документальная повесть. — М. ДОСААФ. 1982г. 80 стр.

5. Координаты дружбы. — М. ДОСААФ, 1974г. 112 стр.

6. Адмирал: о дважды Герое Советского Союза С.Г. Горшкове. — М. Политиздат, 1986 г. 112 стр.

7. Через моря и океаны. — М. ДОСААФ 1981г. 200 стр.

Подготовлена рукопись о боевом пути С.Г. Горшкова, более подробная. Рукопись была запланирована Воениздатом, но из-за начавшихся реформ ее так и не издали.

И вновь возвращаюсь к воспоминаниям о службе на Севере.

Первые месяцы в авиации на Беломорской флотилии мне запомнились встречей наших авиаторов с английскими летчиками, которые оказались на нашем острове для ударов по немецкому линкору «Тирпиц». Неоднократные попытки потопить этот линкор не удавались. Возникла мысль применить в этих целях тяжелые четырехмоторные бомбардировщики «Ланкастер» не с авианосцев «Викторис» и «Фьюриес», откуда раньше поднимались бомбардировщики, а с береговых аэродромов. Правительство Великобритании договорилось с советским командованием о базировании «Ланкастеров» на наших аэродромах. В начале сентября на аэродром острова Ягодник приземлились десятки «Ланкастеров». Мы с интересом рассматривали бомбардировщики. Вспомнилось дружеское отношение наших моряков к союзникам. При встрече мы пожимали им руки, старались как-то объяснить с ними. Наше командование позаботилось об их питании, медицинском обслуживании, отдыхе. Этими делами занимались полковник Логинов, начальник политотдела полковник Р.И. Эренпрайс.

Полковник Эренпрайс часто бывал на нашем аэродроме и всегда в сопровождении наших командиров. Я его видел лишь издали, но позже он сыграл в моей судьбе важную роль. Когда я прибыл для прохождения службы в Ваенгу в 36-й минно-торпедный полк, узнал, что начальником политотдела 5-й минно-торпедной дивизии был полковник Эренпрайс. В дальнейшем, когда меня избрали комсоргом, мне приходилось с ним встречаться чаще. Собственно, он благословил меня на учебу в училище. Полковник пользовался большим авторитетом у всех авиаторов — у летчиков, техников, хозяйственников. Впоследствии его судьба круто изменилась, и я встретил его через 50 лет в поликлинике Военно-Морского флота. В мемуарах многих флотских начальников Эренпрайс упоминается как яркая личность. При его участии у нас, в Ваенге, организовывали встречи с шефами. Обычно молнией распространялось сообщение об их приезде. Мы старались не пропустить такое событие. В Доме офицеров негде было приткнуться. При переполненном зале нам представляли членов делегации. Шефы рассказывали о работе, жизни труженников области, края. Их наказы точно поражать цели противника, приближать победу воспринимались нами, как наказ Родины. Встречи обычно заканчивались концертом.

В период моей службы в 54-м смешанном авиаполку, в отряде «бостон» произошла трагическая история с тральщиком ТЩ-120,

которым командовал капитан-лейтенант Д.А. Лысов. Эту историю я подробно описал в своей книге «Бессмертие», изданной после войны. Дело обстояло так. Тральщик находился в охранении конвоя, следовавшего из моря Лаптевых к острову Диксон. 4 транспорта шли в сопровождении 7 боевых кораблей. Около часа ночи 23 сентября один из сторожевых кораблей заметил в тумане фашистскую подводную лодку, но тут же ею был потоплен. Тральщик «Т-120» получил приказ обнаружить и уничтожить лодку. Конвой же продолжал путь.

Утром погода резко ухудшилась. К тому же на тральщике вышла из строя гидроакустическая аппаратура — глаза и уши корабля. Тральщик получил разрешение идти на Диксон, но в 10 часов 15 минут был атакован вражеской лодкой, акустическая торпеда угодила в его кормовую часть. Произошел сильный взрыв. Тральщик потерял ход и стал крениться. Вышла из строя радиоаппаратура. Командир принял все меры к спасению личного состава, и в первую очередь раненых. 26 человек были размещены на катере и 20 на понтоне. На корабле остались 38 моряков, в том числе командир, его помощник старший лейтенант Ф.А. Демченко, командир электромеханической части инженер-капитан-лейтенант Н.А.Сосницкий, командир артиллерийской боевой части К.К.Наконечный. Они прикрывали уходивших товарищей, соблюдая традиции флота. Но у борта вскоре разорвалась вторая торпеда, и тральщик вместе с 38 героями скрылся в холодных арктических волнах.

Тяжелые испытания выпали на долю спасавшихся моряков. Им пришлось выдержать 8-балльный шторм. Через двое суток катер подошел к какому-то острову, а на следующий день к нему прибило и понтон.

Лишь через несколько дней наиболее крепкие моряки добрались до материка и сообщили на Диксон о случившемся. Вскоре оттуда подоспела помощь.

Часто во сне передо мной встают картины ночной вахты зимой, на стоянке самолетов. Помню, как я впервые увидел северное сияние. Вначале я опешил — такое это было чудо. Все небо полыхало огнем, разными красками переливаясь от края до края. В ночной темноте, среди голых сопок, окутанных снегом, эта картина на какое-то мгновение внушила страх, а уж потом, приглядевшись, пришел в себя.

Расставшись с Севером, я часто переносюсь в те края, вспоминаю своих командиров, друзей и матросский кубрик, куда мы, обветренные, приходили обогреться.

Тридцать лет назад я по командировке посетил верхнюю Ваенгу, которая ныне именуется Североморском, и побывал на родном аэродроме. Воспоминания волной нахлынули на меня. Окидывая взглядом сопки, я с гордостью думал, что мои друзья-североморцы не напрасно здесь стояли насмерть, несли боевую вахту. И отстояли эту землю.

Декабрь 2003 г.



В подготовке настоящих воспоминаний оказала помощь **Павлюк Оксана Витальевна**, студентка 1-го курса Московского авиационного института