

# Особое задание

*Тиразовская степь 2.4.65*

Летный состав нашей эскадрильи 585-го авиационного полка ночных бомбардировщиков 1 марта 1942 года, как всегда готовился к боевым вылетам. В тот день начальник штаба полка майор Тиракьян отдал мне распоряжение:

— Из-за нелетной погоды боевые вылеты эскадрильи отменить. Один экипаж должен быть в готовности для выполнения особо важного задания.

Погода была действительно плохой: сплошная облачность высотой 150—180 метров, изморозь, обледенение и видимость 1.000—1.500 метров.

Кому же лететь, чтобы выполнить задание в такую погоду, как не командиру эскадрильи?

Поздно вечером на старт к самолету подъехала автомашина с офицером штаба армии и комиссаром эскадрильи. Офицер спросил меня, знаю ли я села Александровку и Алексеевку в районе станции Матвеев-Курган. Я показал их на своей карте. Тогда он говорит:

— Там 3.600 словаков, которых фашисты насильно погнали на Восточный фронт. Они не хотят воевать против нас и готовы сегодня ночью прорваться через линию фронта. Эти вот листовки - пропуски должны быть сброшены немедленно в их расположение. Завтра будет поздно!

Словацкая часть, входящая в состав немецкой танковой армии фон Клейста, рассказывал офицер, зимой 1941—1942 года несла охрану Азовского побережья на участке Таганрог—Мариуполь. Словаки всячески помогали нашим людям продовольствием и давали возможность целым группам беженцев под покровом ночи переходить по льду замерзшего залива на наш берег к Азову. Все это, конечно, стало известно немецкому командованию, словаки были переброшены к линии фронта. Нам сообщили, что гитлеровцы готовят расправу с ними завтра, 2 марта. Медлить нельзя!

...Со штурманом Кропотовым выбрали и изучили маршрут. Несколько небольших пачек листовок аккуратно уложены в штурманской кабине. Прогретый мотор быстро запустился, еще 3 — 4 минуты — и наш «Р-5» в воздухе.

С высоты 120—130 метров земля уже не просматривается. Пришлось немного снизиться. Штурман, высунувшись из ка-

бины, смотрит не вперед, как обычно, а под самолет и чуть назад. Так ему легче распознать едва различимые ориентиры. Наши мысли заняты одним: во что бы то ни стало найти нужные нам села. От нас сейчас зависит жизнь стольких людей, которые сегодня симпатизируют советскому народу, а завтра могут стать нашими верными боевыми друзьями...

Подлетаем к передовой. Видны два—три пожара, действующие огневые точки. Летим на север вдоль линии фронта. Теперь стреляют и по самолету. Под острым углом выходим на линию железной дороги Таганрог — Матвеев-Курган. Ее узнаем по темным контурам снеготканых посадок, выделяющихся на снегу. Промелькнули черно-белые полосы улиц Матвеев-Кургана. Вот поворот железной дороги на запад. Теперь не проскочить бы, разглядеть реку Миус. Все внимание сосредоточено на пилотировании самолета — ведь нет запаса высоты и не будет времени на исправление ошибки. И все же то и дело отрываю взгляд от приборов и смотрю на землю. Хочется помочь штурману, хочется обязательно найти расположение словаков!

Вышло расчетное время. Ни Алексеевки, ни Александровки не видно. Делаю круг, второй. Под крылом — заснеженная земля. Всюду темень — нигде не видно ни костра, ни света фонаря, ни ракеты.

И вдруг радостный возглас штурмана Кропотова:

— Справа — хаты!

Снижаюсь до 80 метров. Еще круг. Теперь и я вижу: мелькают под крылом хаты. Наконец слышу слова штурмана:

— Под нами Александровка, чуть восточнее — Алексеевка. — И успокоенно: — Делаем заход на сброс...

Тщательно, маленькими пачками, за три захода штурман сбрасывает все листовки - пропуски. «Точно в руки!»

Через два дня комиссар нашего полка майор Буханец сообщил мне, что листовки-пропуски были сброшены нами вовремя и точно в цель. Словаки в ту же ночь перешли на нашу сторону...

Александр МХИТАРОВ,  
генерал-майор  
авиации запаса.

(Журнал «Огонек»).