

2023 бр

ГЕРОИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



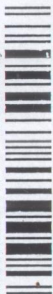
ЛЕОНИД
ГАЛЬЧЕНКО



Цена 50 коп.

10

V.N. Karazin Kharkiv National University



00666118

8

1) 32NB 355.11

2) 9(c) 1941

3) 355.111 - " 1941"

4) 92

АЛЕКСАНДР ШЕВЦОВ

ЛЕОНИД
ГАЛЬЧЕНКО

2023/8р.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
КАРЕЛО-ФИНСКОЙ ССР
1944

Редактор С. Ирьинков

Подписано к печати 21 февраля 1944 г. Е 00 73
Печати. листов 0,62 Учетно-авт. листов 0,7
Тираж 10.000. Госиздат № 158 Заказ № 172

Государственная типография Тогозеро.

Транспортный самолет приземлился на ипподроме Махач-Кала, и первым к диковинной машине подбежал худощавый пятнадцатилетний паренек. Самолет был представителем молодого Советского воздушного флота и появился он в городке для того, чтобы убедить население в необходимости всеми силами укрепить Советскую авиацию.

Паренек подошел к людям, вышедшим из самолета и робко попросил, чтобы его подняли в воздух.

— А билет у тебя есть, дружище?

Билета не было. Он стоил 15 рублей, а такой суммы пареньку нигде было достать. Он попросил снова, приводил, как ему казалось, очень убедительные доводы, доказывал, что ему надо обязательно побывать в небе. Но все оказалось напрасным. И тогда паренек отошел на край ипподрома, здесь он просидел целый день и, забыв о доме, еде, не отрывая взора от машины, смотрел, как взлетала и проносилась над городом, потом при-

землялась: серебристая машина, чтобы снова взлететь.

Приближались сумерки. Полеты закончились, и паренек поплелся домой. Самолет улетел, но самолет был тут. Паренек срисовал его на клочке бумаги и сейчас бережно прижимал его к груди. Нежданный гость улетел так же внезапно, как и появился, но взволнованное сердце юноши лелеяло отныне большую сокровенную мечту, ставшую смыслом всей жизни.

Это было в 1927 году.

Вспоминая об этом сейчас, Гальченко улыбается.

— Сильно я тогда «заболел» авиацией. Отец надеялся, что я буду художником. Сам я прежде думал было стать моряком. Даже в Баку ради этого специально ездил. Но не понравилась мне вода. И вдруг — самолет...

А жизнь начала было уклоняться в сторону от задуманной цели. Окончил Гальченко семилетку и пришлось поступить в дорожностроительный техникум. Но здесь он неожиданно узнал о наборе в Краснодарскую школу сельхозавиации. Не говоря никому ни слова, Гальченко явился на отборочную комиссию и... сразу столкнулся с непреодолимым препятствием. Оказалось, что по возрасту он еще не может быть принятым в школу. Тогда он прибавил себе в документе один год. На другой день, дрожа от волнения, он пришел за ответом.

— Принят! Все в порядке!

Так в 1931 году в Краснодарской школе сельхозавиации появился курсант Леонид Гальченко. Теория усваивалась успешно, так как было главное — желание скорее овладеть ею, чтобы сесть в самолет. И вот он в первый раз на аэродроме. Машина была некрасивой и неуклюжей, но она ему казалась совершенством.

Здесь, в школе Гальченко встретился с человеком, который оказал сильное влияние на дальнейшую судьбу будущего летчика. Это был инструктор школы. Истребитель по профессии и по призванию, он был уволен из военной авиации за «воздушное хулиганство». Он рассказывал молодому курсанту, какое увлекательное и интересное занятие — быть истребителем. Он уверовал в Гальченко и заявил:

— Будешь истребителем!

В знак особого расположения к способному курсанту он подарил ему металлические «крылышки». Гальченко и теперь не расстается с ними, как с памятью о человеке, который первый заронил в нем зерно любви к истребителю.

Но прежде чем стать истребителем, Гальченко предстояло пройти через целый ряд испытаний, которые уготовала ему его авиационная судьба. Краснодарскую школу закрыли. Несколько курсантов, в том числе и Гальченко, перевели в Тулу, где из них должны были готовить пилотов для гражданской авиации.

И здесь, в Туле, с ним произошел такой случай. Вылетел он как-то пилотировать в зону. Начал

делать спирали, убрав газ. Все шло нормально. Потом дал газ. Вдруг раздался треск, забило масло. Мотор был старенький, картер лопнул, и оторвались два цилиндра. Парашюта не было. Под самолетом, который неожиданно стал планером, приближаясь, вырастал старинный русский город. Сейчас надо принимать решение — где садиться. Снижаясь, заметил широкую улицу и стал планировать на нее. Мыслей много и все деловые: как сесть, чтобы не задеть за провода, не врезаться в трамвай, не придавить кого-нибудь... Провода заметил уже совсем у плоскости. Нырнул под них, прикоснулся колесами к земле и вскоре уперся в забор. Сбежавшийся народ удивлялся невиданному зрелищу — самолет сел на улице большого города. Командование школы объявило летчику благодарность и премировало отрезом на костюм.

Учеба в Тульской школе подходила к концу. Скоро оперившиеся птенцы, должны разлететься по гражданским авиалиниям. Но мысли об истребителе неотступно преследовали Гальченко. И вдруг перед самым окончанием учебы в школе появился военный летчик. Он имел задание — отобрать летчиков для военной школы. Всего лишь один полет по кругу сделал он с Гальченко, и спросил: «Хотите ехать к нам?»

В Сталинградской военной школе летчиков Гальченко впервые встретился с самолетом-истребителем. Это был знаменитый в то время «кровавый Хавеланд». Такое мрачное прозвище дали ему летчики за то, что он, будучи очень строгим

в управлении, унес много жизней. Гальченко думал, что у него, после легкого и покорного «У—2» ничего не выйдет с «Хавеландом». Нос у самолета очень длинный, водит самолет во все стороны. На взлете и при посадке надо смотреть да смотреть.

Гальченко вкладывал в учебу все свое умение, осторожность, расчет, внимание и с тревогой поглядывал на инструктора. А вот—других хвалит, а его, Гальченко, все ругает. Ночей не спал молодой курсант, переживал замечания инструктора, обдумывал, как бы лучше летать. А инструктор опять ругает. Кое-кого уже отчислили из школы, а Гальченко все еще держится. И вдруг после 43 полета инструктор спрашивает:

— Ну, как чувствуешь себя сегодня?

— Хорошо.

— Спал?

Гальченко недоумевает.

— Спал..

— Ну, тогда полетишь сам. Тащите «Ивана Ивановича».

«Иваном Ивановичем» называли в школе мешок с песком, который клали на место инструктора при первых самостоятельных вылетах курсанта. Принесли «Ивана Ивановича», уложили на сиденье. А Гальченко все не верит: «Неужели сам полечу... за что же тогда ругали?.. Ведь другим дают самостоятельный полет только после этого вылета с инструктором».

Полетел. Хорошо. Еще раз. Хорошо. Четыре

полета сделал в этот день. Первым его поздравил инструктор, потом ребята обступили. Шутка сказать — первый курсант, вылетевший самостоятельно. А потом инструктор сказал, что ругал с намерением, чтобы не зазнавался и больше над собой работал. И хотя Гальченко летал в школе хорошо, но настоящим военным летчиком почувствовал себя только на выпускном вечере, когда впервые надел форму и услышал приказ о зачислении в эскадрилью.

И вот в 1938 году Гальченко в истребительной эскадрилье в Гатчине, под Ленинградом. Он — пилот лучшего в то время истребителя «И—5», высшим классом полета на котором считалось умение летать вверх колесами.

Встретившись в Гатчине со знаменитыми тогда парашютистами Н. Евдокимовым и Кайтановым, Гальченко увлекся парашютным спортом. Он совершил много экспериментальных прыжков, особенно увлекался затяжными прыжками из различных фигур пилотажа. Вместе с Кайтановым он практически разработал теорию выхода из штопора. Кайтанов предложил ему обобщить опыт работы и написать статью. Гальченко написал и послал работу в Москву. Оттуда вскоре пришла премия — 3500 рублей.

Вся долголетняя учеба, искания и эксперименты, вплоть до воздушного лихачества (за которое, кстати сказать, ему частенько влетало) подготавливали нашего летчика к трудным большим воздушным боям.

Финская война 1939-40 гг. застала Леонида Гальченко на Крайнем Севере. Он был штурманом эскадрильи. Боевая деятельность его ограничивалась, главным образом, штурмовками; не было главного для истребителя — воздушных схваток, поединков, в которых побеждает тот, у кого больше смелости, воли, мастерства.

Больше 50 вылетов на штурмовку сделал Гальченко за время финской войны. Он хорошо изучил не только район действий, но знал каждую тропинку на снегу, и утоптанную, и недавно проложенную. Однажды он повел звено, и еще издали увидел, как на большое замерзшее озеро спускается до ста оленьих упряжек и около тысячи финских солдат. Гальченко решил выждать. Он отвел звено в сторону, чтобы не спугнуть белофиннов, сделал три виража, дал возможность всей вражеской группе спуститься на озеро и отойти подальше от берега, а потом вихрем налетел на белофиннов.

— Ну и давали жару! — с удовольствием вспоминает об этом случае Гальченко. — Расстреляли весь боекомплект. Потом вернулись на аэродром, зарядились и еще два раза летали, теперь уже шестеркой.

Грудь сталинского сокола украсилась первым орденом Красного Знамени.

Год мирной передышки почти весь был использован на учебу, на совершенствование. И вот началась война с гитлеровской Германией. Гальченко только что окончил Липецкие высшие тактические

курсы и вернулся к себе, на север. Он хорошо помнит этот свой первый день войны. Прямо с поезда он пришел на аэродром. Вдруг — воздушная тревога. Не успев представиться командиру полка, он вскакивает в самолет и взлетает. Над соседним объектом три «Мессершмитта-109» и два «стодесятых». Подошел к одному «стодесятому», открыл предохранитель с гашеток и, поставив почти вертикально свою машину, полез вверх. Вот и брюхо немца. Оно хорошо проэцируется в прицел. Гальченко нажимает гашетки и... пулеметы молчат. Что такое? Как потом выяснилось, подвел предохранитель, упал на гашетки. Но немец ушел. Такая досада! Приземлившись, Гальченко пошел доложить командиру о своем прибытии в часть.

Летчик-истребитель должен знать свою машину, как самого себя. В воздушном бою летчик и его машина сливается в одно целое. И поэтому, прежде всего, летчик должен верить в свой самолет. В начале же войны у некоторых наших летчиков появилось неверие в свою машину. Большинство летчиков — молодежь — не имели боевого опыта. Научить своих людей воевать, заставить поверить в свой самолет — вот первые две задачи, которые встали во весь рост перед командиром эскадрильи капитаном Гальченко.

Он понял, что в боевой обстановке воспитывать надо не только словом, но и примером. Командир летал больше всех в своей эскадрилье. И если замечал, что какой-либо летчик сомневался в своей машине, то командир облетывал ее сам, сам

шел на ней в бой. Первое время летчик Ваулин побаивался летать на «ЛАГГ'е».

— Тяжелая, — говорил он. — Трудно на ней бой вести.

Гальченко сел на ваулинскую машину и пошел на разведку, взяв Ваулина в качестве ведомого. Надо было сфотографировать немецкий аэродром. Когда «ЛАГГ'и» уже прошли над аэродромом, Гальченко увидел истребителей врага. Он сразу же нырнул в облака. Хищная стая, рассчитав, что советские летчики пойдут домой, бросались вперед, но Гальченко схитрил: он пошел назад, в глубь вражеской территории. Выскочив на город, он сфотографировал еще и порт. Увидев истребителей, он снова ушел в облака и повернул домой. Ваулин неотступно следовал сзади.

Когда на обратном пути они стали подходить к линии фронта, Гальченко на секунду оглянулся и заметил, как Ваулин резко пошел вниз, уходя от чужого самолета.

— Атакуют!

Он круто повернул и увидел, как два «стодевятых» и один «стодесятый» заходят в хвост Ваулину. Длинной очередью он отогнал «стодесятого», и тот сразу же ушел в облака.

— Надо поддержать Ваулина.

Командир прошел мимо своего ведомого метров в десяти, крикнул по радио:

— Держись!

И рукой помахал. Он знал, что эта моральная поддержка не менее важна, чем поддержка огнем.

А затем пристроился к «стодевятому» и отпустил по нему такую очередь, что тот начал, не то с испугу, не то, чтобы сбить с толку Гальченко, качать крыльями.

— Качай, качай! Все равно срублю!

И срубил. Немец грохнулся наземь. Для Ваулина этот бой не прошел бесследно. Он был свидетелем тому, как на машине, на которую он жался, командир не только лихо дрался, но даже сбил «Мессершмитта».

Больше всего командир летал в паре с Виктором Мироновым.

Эта пара завоевала громкую славу на фронте. Виктор Миронов оказался подстать Гальченко, таким же дерзким, отважным и умным летчиком. Им вместе и было присвоено звание Героя Советского Союза. В полку уже к этому привыкли: если Леонид Гальченко получает боевое задание — значит с ним пойдет и Виктор Миронов.

Вот впереди, строго и ровно, ведомая твердой опытной рукой, мчится скоростная машина командира. За ней идет машина Миронова.

Задача большая и ответственная. Надо слетать в глубокий тыл противника, разведать аэродром, другие важные военные объекты, скопления войск и их передвижение по дорогам.

Облачность становится все гуще и ниже. Облака цепляются за вершины пожелтевших к осени сопков. Приходится идти или на бреющем, или в облаках. Ну что же, — тем лучше! Труднее, но лучше. Можно незамеченным подойти к врагу.

Гальченко знает, что сейчас должен быть аэродром. Самолеты выскакивают на самый центр его. Опытный взгляд сразу устанавливает, сколько и каких самолетов находится на аэродроме. И в этот момент зенитки открывают бешеный огонь. Но летчики уже сделали свое дело. С хода они обрушиваются пулеметным огнем на зенитку, стреляющую прямо на дорогу, ведущую к большому населенному пункту.

Здесь надо смотреть внимательно. На дороге большое оживление, движутся автомашины. В стороне — несколько лагерей, ряды палаток.

Горка. И из всех огневых точек обеих самолетов на лагерь летят огненные трассы. Летчики довольны. Какая паника поднялась! Очень хотелось бы зайти еще раз, но основное задание еще не выполнено, и самолеты идут дальше.

Вот стоят два двухэтажных дома и около них два десятка легковых и грузовых автомашин. Гальченко поворачивает туда, за ним, как тень, неотступно идет Миронов. Замысел командира понят. И снова пулеметные очереди распарывают утреннюю тишину. А самолеты идут дальше.

Скоро должна быть основная цель — населенный пункт. Но Гальченко замечает еще один лагерь, и сердце охотника не выдерживает. Лагерь ошестинивается зенитным огнем, летчики не остаются в долгу и оставляют о себе крепкую память. Вот и населенный пункт. Гальченко и Миронов идут на бреющем над крышами и запоминают все, что нужно запомнить. Разворачиваются обратно.

Задание выполнено, можно спокойно идти домой. Разведав дополнительно еще ряд пунктов, Гальченко и Миронов не могут удержаться, чтобы снова не обстрелять немцев уже на линии фронта.

Этот рейс очень характерен для Леонида Гальченко. Безудержная смелость позволяла ему забираться глубоко в тыл врага и летать там, как над своей собственной территорией. Она дополнялась другими, присущими ему качествами — мастерством, трезвым расчетом, спокойной рассудительностью и огромной, неисчерпаемой ненавистью к врагу.

Не только дерзким разведчиком, не только отчаянным и расчетливым воздушным бойцом был Гальченко, но и прекрасным командиром-воспитателем. Он прежде всего старался привить летчикам вкус и стремление к взаимной выручке.

— Если хочешь остаться живым сам — выручай товарища, — учил командир.

После каждого боя он проводил разбор. Когда безжалостно, а когда и очень осторожно он отмечал ошибки своих летчиков, недостатки и преимущества врага. На каком маневре, в каком положении немцев сподручней бить, в каких условиях они нас бьют?

Он понимал и прощал молодым летчикам многие промахи, но никогда не прощал трусости. Он прямо, в глаза говорил:

— Не люблю трусов!

Но ни в каких случаях у него не было шаблонного подхода. У летчика В. что-то очень часто на

чал «болеть» живот, летчик отлынивал от вылетов, Командир однажды отвел его в сторону.

— Скажи прямо, что тебе не нравится? Вся эскадрилья или только командир?

Летчик не понимает, или делает вид, что не понял вопроса. И тогда командир спрашивает в упор:

— А почему трусишь?

Тот растерялся. Карты, так сказать, раскрылись. На другой день Гальченко его взял с собой в полет, учил. А потом все стало на свое место. Впоследствии В. был одним из заслуженных летчиков.

Командир — воспитатель. Понять душу летчика, разобраться в его переживаниях и, имея особый подход к каждому, научить твердо держать ручку машины и натренированным глазом угадывать ту решающую долю секунды, когда следует нажать гашетки,—это большое искусство. Воин должен чувствовать командира и в бою. Ведь на командира равняются бойцы. И тут, следовательно, встает вопрос о личном примере. Что же, летчикам гальченковской эскадрильи было чему поучиться у своего командира.

Возвращаясь как-то в одиночку с боевого задания, Гальченко «напоролся» на семерку вражеских самолетов. Один против семерых — пожалуй, не стоит ввязываться в бой. Но немцы его уже заметили и, в предвкушении легкой добычи, так всей стаей и пошли в атаку. А один «стодесятый», желая первым сорвать плоды победы, вырвался вле-

ред. Ловко сманеврировав, «ЛАГГ» повернул на солнце. Впереди выросла отвесная скала. Итти на нее — итти на верную смерть. И Гальченко пошел на скалу. «Стодесятый», как ослепленная борзая, не разбираясь, шел следом. Почти у самой сопки «ЛАГГ» ринулся вниз. «Стодесятый» бросился наперерез и... со страшной силой врезался в скалу. А Гальченко сделал резкий разворот и ушел.

Однажды (когда он уже был командиром части) его летчики во главе с Героем Советского Союза Виктором Мироновым пошли сопровождать бомбардировщиков на линию фронта. На обратном пути трех наших истребителей связали боем восемь финских «Брустеров» и в первые же минуты сбили одного нашего. Двое против восьми! Но истребители приняли бой. Миронов передал по радио:

— Ведем бой, нужна помощь.

Гальченко в это время находился на аэродроме. Приняв сигнал Миронова, он вскочил в свою «кошку» (на машине Гальченко была нарисована черная кошка с выгнутой спиной) и ринулся к месту боя. Еще издалека он разогнал машину, с хода врезался в самую гущу и с первой же атаки сбил одного «Брустера».

— Я здесь. Держись поближе. Будем рубать,
— передал он по радио ответ.

Летчики увидели командира. Подтянулись поближе. Первая стремительная атака Гальченко расстроила «Брустеров» и те, видимо, решив, что

к нашим пришло солидное подкрепление, от нападения перешли к обороне, стали в круг. Трое против семи. Что же,—померяемся силами! Миронов отправил на землю второго «Брустера», а третьего сбили группой. Остальные враги посчитали за лучшее убраться во свояси.

— Не климат для немцев, — смеются наши летчики.

Штабной командир допрашивал сбитого накануне немецкого летчика-истребителя. В комнату вошел наш летчик. Немец с любопытством стал разглядывать его ордена и, наконец, спросил — кто это? Ему ответили:

— Гальченко.

Любопытство немца сменилось удивлением и, вскочив с места, и перевирая русский язык, он забормотал.

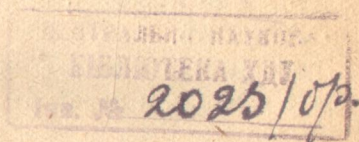
— О, Кандалякша, Кандалякша!

Ему хорошо была известна фамилия этого русского летчика. Безошибочно он назвал и место, где одно время бил немцев Герой Советского Союза Леонид Гальченко. Да, враги знают его. Они не видели его в лицо, но убедились, что этот смуглый, худощавый парень из Махач-Кала, знает десятки способов, как отправлять немцев на тот свет кратчайшим путем. Каждый из этих способов уже проверен в боях и оказался неплохим. За время войны Гальченко провел 40 воздушных боев, в которых сбил лично 9 и в группе с товарищами 12 немецких самолетов. А то, что он наделал

ЦЕНТРАЛЬНАЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ
БИБЛИОТЕКА
Инв. № 2023/56

ожесточенными штурмовками, да дерзкими и хитрыми разведками — трудно учесть. Фрицы об этом лучше знают.

Но боевой счет еще не закончен. Впереди еще много боев. Родина осуществила юношескую мечту Леонида Гальченко. И когда понадобилось защитить родную землю от врага, окрыленный Родиной летчик грудью встал на ее защиту. Боевой счет его еще будет продолжен.



1871