

## **Боем живут истребители**

Многие годы занимаясь поисками материалов об авиаторах предвоенной и военной (1941-1945 гг.) поры, невольно обратила внимание на такую особенность: больше всего летчиков - Героев Советского Союза - истребители. Из трех трижды Героев, удостоенных этого звания к концу войны, два - А. Покрышкин и И. Кожедуб - истребители. Больше всего литературы, в том числе и мемуарной - об истребителях.

Случайность? Отнюдь.

Передо мной две биографии, две летные судьбы наших земляков - Героя Советского Союза Игоря Александровича Каберова и дважды Героя - Александра Федоровича Клубова. Почти ровесники (Каберов родился в 1917 году, Клубов - в 1918-м), они начинали свой жизненный путь практически одинаково: школа, ФЗО, завод. А вот летные биографии у них разные.

О том, какие сложности пришлось преодолеть Каберову, чтобы стать летчиком, я уже писала. А у Клубова все складывалось легко и просто. Закончив сельскую семилетку, он, шестнадцатилетний подросток, отправился в Ленинград. Там после школы фабрично-заводского обучения получил направление на карбюраторный завод. А дальше, как в сказке... На территории завода увидел планер, посидел в его кабине, потрогал ручку управления и сказал себе: «Буду летать».

Из заводского клуба планеристов - прямиком в аэроклуб. 29 июля 1938 года руководство клуба пишет на него характеристику. «Полетная подготовка: взлет - отлично, прямолинейный полет - отлично, виражи - отлично, расчет - отлично, посадка - отлично, скольжение - отлично, петли и перевороты - отлично.

Является аккуратным и исполнительным курсантом, в работе инициативен, заинтересован в дальнейшей учебе.

Общий вывод: кандидат в школу ВВС».

Впереди - Чугуевское авиационное училище. Никаких тебе завык, никаких проволочек. Прямо как у Юлия Цезаря: пришел, увидел, победил...

Каберов, закончив Коктебельскую школу летчиков-инструкторов, какое-то время работал в Новгородском аэроклубе, а уж оттуда попал в Ейское военно-авиационное училище. Это была школа морских летчиков. Соответственно и распределение после выпуска - в авиацию Военно-Морского Флота. Игоря Александровича направляют в 61-ю истребительную авиабригаду Краснознаменного Балтийского флота.

Клубов из Чугуевки получает назначение в 84-й истребительный авиаполк Закавказского военного округа.

Война уже стояла на пороге страны.

У Каберова боевая работа началась на рассвете 22 июня 1941 года. У Клубова - лишь в августе 1942-го, а потому оставим его пока в Закавказье и обратим свой взор в небо под Ленинградом.

Первые дни войны. Эскадрилья, в которой служит Каберов, летает на прикрытие Кронштадта, правда, прямого соприкосновения с вражеской авиацией пока нет. А они рвутся в бой, они требуют, чтобы их перебросили поближе к фронту. Но фронт сам стремительно приближается к ним.

Их посылают на разведку: установить, где конкретно проходит передовая линия. Летчики молчат: приказ не обсуждается, он выполняется. Но на лицах - полное недоумение: это что же, командование не знает положения дел на фронте? Командир эскадрильи, отправляющий их на задание, считает нужным объяснить:

- Видите ли, обстановка на фронте настолько сложна, данные о ней так противоречивы, что командование военно-воздушных сил флота вынуждено само ориентироваться.

На разведку летит звено лейтенанта Каберова. Три И-16 идут курсом на Псков. Задача - идти до тех пор, пока их не обстреляют вражеские зенитки. А попутно еще выяснить, что делается на земле.

Их обстреляли в районе города Остров. Под Псковом они засекли вражескую танковую колонну. Об этом и доложили по возвращении.

Только принялись за завтрак - опять приказ на взлет: сопровождать бомбардировщики, которые должны нанести удар по той самой колонне, которую они обнаружили на рассвете.

С этого дня - бесконечная цепь боевых вылетов. С каждым днем схватки с противником все ожесточеннее. Фашисты упорно продвигаются к Ленинграду.

Окончательно износившиеся «ишачки» им заменили «лаггами».

«Бои шли с утра и до вечера», - вспоминая о тех днях, скажет уже после войны Игорь Александрович.

С началом блокады положение еще усугубилось. 10 сентября после шестого боевого вылета Каберов и его товарищи едва добрались до своей землянки. Казалось, уже никакая сила не способна стащить с нар этих смертельно уставших людей. Но напрасно они надеялись, что уже вечер и можно будет отдохнуть.

Не прошло и часа, как они вернулись из последнего полета. Каберов чувствует, что его кто-то тормозит и кричит в самое ухо:

- Проснитесь, командир, вам с Костылевым «воздух».

Вместе с мотористом он бежит к самолету. Двигатель уже запущен...

Десятилетия спустя, работая над своей книгой воспоминаний «В прицеле - свастика», Игорь Александрович записал:

«Взлетаю, застегиваю шлемофон. Должно быть, нервничаю: никак не получается. А фашисты - вот они, над головой. Причем их, оказывается, четверо. «Вот тебе и «не будет вылетов»! - вспомнил я уверения адъютанта. - Откуда черт принес эту четверку на ночь глядя? По почерку видно, что это летчики, выдавшие виды. Уверенно держат превышение. И вот уже первая пара идет в атаку. Мы увертываемся и атакуем сами. Карусель боя завертелась над аэродромом.

- Смотри, берут в клещи! - кричу я Костылеву.

- Спокойно, Игорек, спокойно! - слышу голос Егора.

Какое там спокойствие! Вражеский истребитель так близко, что еще секунда - и я окажусь под огнем. Делаю восходящую бочку. «Лэгг» вздрагивает, но послушно переворачивается через крыло. Трассирующая очередь проходит мимо. Егор резко разворачивается и взмывает вверх. Пристраиваюсь к нему. Два «мессершмитта» оказываются ниже нас. Егор стремительно сближается с ними и с ходу бьет по ведущему. От вражеской машины что-то отлетает, она входит в штопор, тут же выходит из него, выравнивается и, что называется, дает стрекача.

- Знай наших! - весело кричит по радио Егор.

В кабине держится непомерная жара. Трудно дышать. Пробуем набрать высоту, но это нам не удастся. Фашисты по-прежнему держат превышение, сохраняя выгодную для атаки позицию. Земля, небо, самолеты - все вертится, мелькает. Мы с Егором стараемся не упускать друг друга из виду. Вот Костылев заходит в хвост «мессершмитту», а в это время другой вражеский истребитель падает на самолет Костылева. Я бросаю машину в крутой разворот и с набором высоты успеваю дать очередь по этому второму «мессершмитту». Он делает полный оборот через крыло и со снижением, оставляя за собой дымный след, уходит. Следом за ним, сделав круг над аэродромом, уходит последняя пара фашистских самолетов.

Вот это денек! Семь вылетов, один за другим, и каких вылетов! Если у меня и осталось еще сколько-нибудь сил, то разве лишь для посадки. Одно желание - приземлиться, зарулить и спать, спать...

Впрочем, приземлиться в сумерках не так-то просто. Мысленно проверяю себя: все ли я сделал, что нужно? Шасси выпустил, щитки тоже... Напрягая зрение, подвожу самолет к земле. Как приятно слышать шипение тормозов! Самолет замирает на месте, и на душе у меня становится так легко. Будто и не было никакого боя. Работающий на малом газу двигатель убавкивает. И вот уже все растворяется в полумраке наступившего вечера.

Я прихожу в себя от непонятного шума. Кто-то толкает меня в бок, трясет за плечи, что-то громко кричит мне в самое ухо. Открываю глаза. Вижу встревоженное лицо моего техника Грицаенко.

- Что случилось, командир?.. Вы не ранены?..

Моргаю глазами, не в состоянии сообразить, где я и что со мной. Нет, кажется, все в порядке. Самолет стоит в конце аэродрома. Мотор работает. Я сижу в кабине. Передо мной Грицаенко с его огненно-медной щетиной давно не бритой бороды.

- Значит, уснул я, Саша, уснул, - виновато говорю я технику. - Давай порулим...

Он сокрушенно качает головой и идет на стоянку.»

Им казалось, что труднее той среды, 10 сентября, быть уже не может. Но наступил четверг, который оказался ничуть не легче. Опять вылеты на прикрытие наземных войск в районе Пушкино, Красного Села, Красного Бора, на которые обрушивались целые армады вражеских бомбардировщиков. Опять нескончаемые бои с «мессершмиттами». И в короткие перерывы между боями - несколько минут отдыха под крылом своего истребителя в ожидании очередной ракеты - сигнала на вылет.

С наступлением зимы «работы» у истребителей не убавляется. Их перебрасывают на охрану ледовой трассы - «Дороги жизни». Но и от сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков, летающих на вражеские позиции, тоже никто не освобождает. Только погода изредка подбираывает «день отдыха». И то не всегда удается его использовать.

Тысяча девятьсот сорок второй год. 1 января. Погода - из рук вон. Но объявлена готовность номер один. Значит, сиди в самолете и жди. Впрочем, и ждать приходится недолго. Хлопок сигнальной ракеты, а вслед за ней голоса техников:

- Воздух!

Взлетают два истребителя: Каберов и его ведомый Петр Чепелкин. Самолеты идут над озером в сплошной белой пелене. Идут в полном молчании, чтобы не вспугнуть шныряющих где-то рядом фашистов. С высоты пятидесяти метров просматривается трасса. Машины идут одним непрерывным потоком. Ан нет, одна стоит чуть ли не перпендикулярно движению. На снегу - черные фигурки лежащих людей. Должно быть, пострадавшие от обстрела. Значит где-то прячется фашистский самолет.

Истребители поднимаются к самой кромке облаков. Так будет удобнее наблюдать.

- Вот они, Петро! - кричит Каберов своему ведомому, заметив приближающуюся к трассе пару «мессершмиттов».

Фашистский ведомый неожиданно отваливает в сторону и исчезает. «Видимо, у противника где-то здесь есть станция подслушивания», - отмечает мысленно Каберов и устремляется к «мессеру», который уже пикирует на автомашины. Увлеченный «охотой», он не замечает настигшего его «лагга». С очень близкого расстояния Каберов в упор расстреливает вражеский истребитель. Окутанный черным дымом, «мессер» резко отворачивает в сторону, но тут же переворачивается на спину и падает на лед.

- Вот так-то, фашист, с Новым годом!

Красное пламя и космы черного дыма на белом снегу.

...Опять отложена ручка. Отодвинут лист бумаги. Я прерываю свою работу и погружаюсь в чтение Каберовской книги. В который уже раз перечитываю ее! Что так притягивает меня в ней? Правда жизни, в данном случае - правда войны? Изложенная без присущей многим книгам

(особенно пятидесятих годов) излишней патетики, она и впрямь волнуется. Но притягательна не только она. Еще, пожалуй, лиризм. То светлый, с нотками радости, то горестный, окутанный печалью, но всегда задушевный, искренний.

«Помилюте, - возможно, воскликнет кто-то, прочитав эти строки, - война, грохот боя, тысячи смертей, кровь и... лиризм?»

Да, идущий из самых потаенных глубин души, тонкий, проникновенный лиризм.

Хотите убедиться? Вот небольшой отрывок. Каберов, сбежавший из госпиталя, вернулся на свой аэродром. Но тот уже пуст. Эскадрилья передислоцировалась на новое место. А здесь только его самолет, «безлошадный» техник Евсеев и каберовский моторист Алферов. С большим трудом летчик забирается в кабину. Костыли лежат в фюзеляже, прикрытые чехлом.

Далее цитирую.

«Нажимать на педаль правой ногой я не мог. Обмотанная чем-то мягким, она лежала поверх педали. Чтобы мне удобнее было действовать здоровой ногой, Евсеев привязал ее шпагатом к левой педали. Алферов смотрел на все эти наши ухищрения и только покачивал головой:

- Интересно, командир, что сказали бы по этому случаю медики?..

В конце концов я, подняв облако снежной пыли, вырулил для взлета, помахал друзьям из кабины и дал газ.

Вот я и дома, в кабине своего устремленного вперед истребителя. Это мой укромный уголок, моя светлая небесная горница. Здесь тепло, уютно, удобно. К самолету я отношусь, как к живому существу. Я разговариваю с ним. Мы с ним друзья. Ему тяжело - он может положиться на мою помощь. Мне трудно - я могу на него положиться. Почти неделю не было меня на аэродроме. Он ждал. Ждал в замороженном капонири один на всей стоянке. Зябко ему было. А стоило прийти мне, и ожил «ястребок», встряхнулся и вынес меня на своих сильных крыльях в тревожное ленинградское небо.

Но прежде чем уйти по маршруту, я разворачиваюсь, снижаюсь до бреющего и проношусь над головами машущих мне Евсеева и Алферова.

До скорой встречи, друзья!

Набираю высоту. Как все знакомо вокруг! Заснеженный Кронштадт и едва схваченный молодым льдом Финский залив. В легкой дымке просматривается зловеще притихший, занятый фашистами петергофский берег. До боли знакомые контуры блокированного врагом Ленинграда проплывают под крыльями.»

С удовольствием процитировала бы еще с десяток страниц. Но моя задача - не литературоведческая, и, переключаясь снова на рассказ

о войне, о наших земляках-летчиках, и в частности, об истребителях, я с благодарностью думаю об Игоре Александровиче Каберове, оставившем нам свой прекрасный литературный труд. Ведь он - не писатель. До конца своей жизни он оставался человеком военным, оставался летчиком. А книга его - это документальный рассказ о войне, о ее горькой трагической правде. Эта правда и в том, что летчики в бою, выручая товарищей, подставляли себя под огонь противника и нередко при этом гибли.

Правда и в том, что летчики соседнего полка, никогда ранее не видевшие истребителя «харрикейн», атаковали Каберова и командира эскадрильи А. Мясникова, возвращавшихся с задания. Мясникова сбили. Летчик погиб, самолет сгорел. Каберов, чтобы спастись от атакующих «яков», вгоняет свой «харрикейн» в штопор, хотя отлично помнит, что на приборной доске есть табличка на английском языке «Если до высоты двух тысяч метров машина не вышла из штопора, покидай самолет и пользуйся парашютом». На этот раз летчику повезло. На девятом витке всего в четырехстах метрах от земли «харрикейн» подчинился воле летчика и вышел из штопора. До аэродрома «харитоша», как ласково называет Каберов свою машину, дотягивает с абсолютно пустыми баками.

И в том, что человеку на войне иногда становится страшно, тоже правда.

Бой, проведенный второго сентября сорок второго года врезался в память особенно отчетливо. Утром по тревоге подняли первую восьмерку «харрикейнов». Второй объявлена готовность номер один. Сидя в кабине, Каберов размышляет о том, как поведет себя «харитоша» в бою с «мессершмиттами». С «фиатами», «капрони» и «фоккерами» уже схватывались. А каково будет с Ме-109? «Харрикейны» - это не ЛаГГ-3 и, конечно, не Як-1...

В это время возвращаются самолеты первой группы. Их только три. Комиссар эскадрильи, который вел эту группу, выскочив из машины, бежит к самолету Каберова, поднимается на крыло.

- Игорек, видимо, будет тяжело. Имей голову на плечах...

Он хочет еще что-то сказать, но Каберов дает газ. Ему надо успеть за ведущим группы Семеном Львовым.

Самолет набирает высоту, а летчика охватывает неприятное щемящее чувство тревоги. Неужели страх? Рядом ведет истребитель молодой летчик из пополнения Василий Черненко. Ему-то каково?

Каберову становится неловко за свою слабость. Он, сбивший уже более десятка фашистских машин, награжденный орденами Красного Знамени и Ленина, вдруг испугался предстоящего боя. «А ну-ка, капитан Каберов, - приказывает он себе. - Гашетки к бою! Запывай!» И пытаясь перекрыть гул мотора, он орет во все горло:

«Капитан, капитан, улыбнитесь!..»

- Приготовиться к бою! - прерывает этот «концерт» властная команда Львова. - Справа «юнkersы».

- «Мессершмитты» сзади, - добавляет в эфир кто-то из летчиков.

Пятнадцать «лаптежников» (так на фронте называли Ю-87 за их неубирающиеся шасси с обтекателями для колес, напоминающими лапти) и десять Ме-109. Восемь против двадцати пяти. «Мессершмиттам» удастся повредить два «харрикейна». Они пойдут на вынужденную посадку. Остаются шесть против двадцати пяти.

Пятьдесят минут жесточайшего боя. Львов, Каберов и Черненко сбивают по «мессеру». Победа, одержанная в бою, немного успокаивает. Но в душе все еще остается неприятный осадок от пережитой в начале полета минутной слабости. «Уж так устроен человек, - скажет потом Игорь Александрович, вспоминая этот случай, - что ему иногда бывает страшно. Важно найти в себе силы и подавить это чувство.»

Расстанемся на время с Игорем Александровичем Каберовым и перенесемся из Ленинграда через тысячи километров к предгорьям Кавказа. Там уже второй месяц сражается с фашистскими самолетами лейтенант Клубов.

...84-й истребительный авиаполк был снят с южной границы и переброшен на Северный Кавказ 12 августа 1942 года. Запомните, пожалуйста, читатель, эту дату, мы к ней еще вынуждены будем вернуться.

Это был рискованный шаг советского правительства, потому что Турция, поддерживающая авантюристическую захватническую политику Германии, сосредоточила в этом районе границы около трех десятков своих дивизий, готовых по первому сигналу двинуться на советскую территорию. А сигналом этим должна была стать весть о падении Сталинграда. Трехсоттысячная армия Паулюса упрямо катилась к Волге.

Но сколь бы рискованным ни был шаг по переброске авиации с юга на Северный Кавказ, другого выхода у Ставки просто не было. 25 июля фашисты активизировали в этом районе свое наступление. Здесь, на узком участке фронта, Гитлер сосредоточил двадцать пять наземных дивизий и весь свой четвертый воздушный флот (около тысячи самолетов). Он рвался к Грозному и Баку. Еще весной на одном из совещаний он поставил перед своим генералитетом задачу - «к началу сентября выйти на Северный Кавказ» (запись в дневнике Ф. Гальдера от 28 марта).

Цель казалась фашистам уже совсем близкой. Танкисты управляли радиаторы своих машин из Терека, а в знаменитом Дарьяльском ущелье скалы дрожали от бомбежек. Но... близок локоть, да не укусишь. 12 августа, в тот самый день, когда 84-й иап прилетел на Кавказ, Ф. Гальдер зафиксировал в своем дневнике «все усиливающееся сопротивление противника на северных склонах Кавказа (у



Краснодара и других местах)». 21 августа газета «Правда» сообщала: «Бои за Кубань становятся все ожесточеннее. Наши части сдерживают натиск врага; то в одном, то в другом месте наносят ему удары...»

2 сентября эта же газета выступила с передовой статьей «Северный Кавказ». «Кровью окрашены воды быстрой Кубани. Дым пожаров вздымается над станицами и аулами...» - писала газета. И призывала: «Братья! Враг должен быть остановлен и разгромлен!»

С этого времени и до глубокой осени в сводках Совинформбюро жирным черным шрифтом выделялись названия - Сталинград, Новороссийск, Моздок. Где-то со середины сентября появилось в этих сводках еще Синявино (бои под Ленинградом).

Три полыхающих района, три точки, где в это время решалась судьба страны, - Ленинград, Сталинград, Кубань...

Полнокровный, но еще не обстрелянный 84-й истребительный полк оказался в самом центре фронта - на моздокском направлении. На вооружении полка - И-153 («чайки»). С первых дней войны эти самолеты больше использовались как штурмовики и ближние, пикирующие бомбардировщики. Естественно, что и 84-й немедленно включили в работу по штурмовке вражеской техники и аэродромов. Их яростно обстреливали вражеские зенитки, на них обрушивали свой огонь не только «мессершмитты», но даже «юнкерсы», ведь «чайки» уступали им в скорости. Двенадцать пробоев получил в первый же день самолет Клубова. Всю ночь латали его техники, а утром эскадрилья Федорова, командиром одного из звеньев которой был лейтенант Клубов, снова вылетела на задание. Изю дня в день, с утра и до вечера они сбрасывали бомбы на танковые колонны, обстреливали из пулеметов пехоту противника. А в душе таили непреходящее желание схватиться с вражескими самолетами в воздухе: ведь они были истребители...

Осуществить эту свою мечту Клубов и его товарищи смогли только месяц спустя, когда эскадрилья пересела на истребители И-16. «Чайки», еще подлежащие ремонту, отправили в тыл, остальные списали. 15 сентября восемь «ишачков» вылетели на прикрытие своей пехоты. Несколько минут они барражировали в чистом спокойном небе и можно было взглянуть вниз. В траншеях Клубов видел передвигавшихся солдат, их каски поблескивали в лучах утреннего солнца, в низине, поросшей кустарником, укрывалась санитарная палатка с большим красным крестом на крыше, дальше белыми квадратами домов раскинулась станица.

Спокойствие в военном небе всегда скоротечно. Оторвавшись от простиравшейся под крылом картины, Клубов увидел на горизонте множество черных точек. Перевел взгляд на самолет командира эскадрильи. Федоров качнул крыльями: внимание! Точки быстро росли, приобретая

очертания «юнкерсов» и «мессершмиттов». План боя разработали еще перед вылетом, поэтому сейчас каждый знал свою задачу. Клубов со своим ведомым Павловым отделились от группы. Им предстояло «взять» на себя истребителей. Пошли в лобовую атаку. Разминулись, едва не задев друг друга крыльями. Горка, переворот через крыло, и Клубов пикирует на фашиста. Но и тот - не промах. Уходит из-под удара, да так стремительно, что Клубов на какую-то секунду даже теряет его из виду. Закружилась воздушная карусель. Клубову удается вырваться из нее. Он уходит вверх. Фашистские истребители ниже. Что и требовалось лейтенанту. Он пикирует на одного из них и нажимает гашетку. Не завершив разворот, «мессершмитт» медленно, будто нехотя, переворачивается через крыло и падает. Притворяется? Нет, горит. Шлейф черного дыма тянется за ним до самой земли.

Первый воздушный бой - и первая победа. Летчик устал от напряжения, но душа ликует. Так хочется крутануть пару бочек, но надо спешить на помощь Павлову...

Напряжение боев все нарастало. Казалось, что небо буквально забито «юнкерсами», «мессершмиттами», «хейнкелями», «фоккерами». Соотношение 1:7,7 в пользу противника.

Вылеты следуют один за другим, и весь день превращается в сплошной непрерывный бой. Дни сливаются в недели, в месяцы. На счету Клубова - еще один уничтоженный фашистский самолет. Но теперь летчик уже не ликует по этому поводу, а все чаще задумывается, почему результаты боев столь незначительны? Виновата устаревшая техника, на которой он летает? Это само собой. Трудно «чайкам» и «ишачкам» тягаться с «мессершмиттами», в кабинах которых - отборные немецкие летчики. Не случайно фюзеляжи их машин размазаны всевозможными львами, тиграми, кошками и другими знаками, должными устрашать и символизировать непобедимость. Положим, этими оскалившимися тварями, его, Клубова, не пронять, не из слаборервных. А вот опыта, дерзости, точного расчета ему действительно не хватает. И он старается, насколько позволяют усталость и время, мысленно, а иногда и в споре со своим ведомым анализировать проведенные бои.

Вот так же, во всех мельчайших деталях, лежа на госпитальной койке, анализировал он и последний ноябрьский бой, в котором он был сбит и едва не погиб.

Это было 30 ноября 1942 года недалеко от Моздока. Четыре И-16 - против восьми «мессеров». Клубову удалось зайти одному из них в хвост и полоснуть его очередью. Но фашист сделал горку, и самолет лейтенанта проскочил под ним. В это время Клубов увидел вражеский истребитель с бубновым тузом на борту. Еще секунда и «туз» будет в хвосте у командира эскадрильи Федорова. Клубов устремляет свою ма-

шину наперерез немцу и посылает несколько очередей. Они не достигают цели. Расстояние слишком велико. Клубов идет на сближение. Вот уже «туз» в прицеле, но в это время второй «мессер» пушечным снарядами срывает фонарь над головой лейтенанта. Еще можно увернуться, но тогда Федоров будет сбит. Клубов нажимает гашетку. Сквозь гул мотора слышит треск пулеметной очереди и видит, как «туз» отворачивает от командирского «ишака». И в ту же секунду второй снаряд прошивает его самолет. Из-под капота мотора вырывается пламя, охватывая левое крыло. Летчик бросает машину вниз, надеясь сбить пламя. Но тщетно. Оранжевые языки уже достигли кабины. Из-за дыма не видно приборов. Огонь обжигает лицо, руки. Еще одна попытка спасти самолет... Нет, пока не угасло сознание, надо спастись самому... Он с трудом переваливается через борт, рука машинально вырывает кольцо парашюта. Над самым куполом проносится самолет. И с такой же скоростью несется мысль: «Сейчас добьет...» Но самолет не стреляет. Он разворачивается и снова делает круг над парашютом. Это Федоров. Он оберегает спускающегося товарища...

Обгорелого, теряющего сознание летчика подобрали пехотинцы и доставили в госпиталь...

Пока наш отважный земляк залечивает свои ожоги, попробуем разобраться, кто же были его спасители.

Биограф Клубова, ленинградский писатель Л. Хахалин утверждает, что это был мотоциклист, возвращавшийся в штаб с передовой. Он довез летчика до ближайшего медсанбата, а оттуда его переправили в госпиталь.

У летчика-истребителя, Героя Советского Союза Г. Голубева в книге «В паре с «сотым» версия спасения Клубова совершенно фантастическая: летчик, якобы, упал на землю вместе с пылающим самолетом и подбежавшие пехотинцы «буквально вырывают его из огненного плена. Самолет сгорел. Клубова, получившего сильные ожоги, доставили в медсанбат, а оттуда в госпиталь.»

Мне эта версия кажется совершенно неправдоподобной.

У вологодского автора Н. Тригуба - третья версия. Он в своих материалах опирался на воспоминания ветерана войны С. Н. Федосеева.

Федосеев - уроженец Междуреченского района. В авиацию он был направлен по путевке комсомола. Стал штурманом. С июля 1941 года он на южном участке фронта. Цели ночных бомбардировщиков - это, как правило, объекты в фашистском тылу. В одну из августовских ночей, возвращаясь с задания, самолет Федосеева попал в полосу интенсивного заградительного огня и был подожжен. Экипаж покинул горящую машину, но приземлился на вражеской территории. Обходя дороги и населенные пункты, экипаж пробирался на восток.

Труднее всего было Федосееву - он был ранен. Но им все-таки удалось благополучно перейти линию фронта и попасть к своим.

После госпиталя бывший штурман направляется в 8-ю гвардейскую стрелковую бригаду, где его назначают командиром отдельной разведроты.

Летом 1942 года бригада участвует в боях за Северный Кавказ.

Изучением биографии С. Н. Федосеева и занимался журналист Н. Ф. Тригуб. В истории со спасением Клубова его сбило с толку письмо, полученное им от начальника политотдела бригады А. Кириллова. Отрывок из этого письма Н. Тригуб приводит в своей корреспонденции «Это было в разведке», опубликованной 9 мая 1974 года в газете «Красный Север». Вот они, эти несколько строк: «... в журнале боевых действий бригады записано: «1.8.1942 в неравном бою в воздухе в ст. Крымская был сбит наш самолет, пилотируемый летчиком мл. лейтенантом Клубовым. А Клубову угрожал плен. Спасли его разведчики разведроты...»

А теперь вспомним дату - 12 августа 1942 года. В этот день 84-й истребительный авиаполк прибыл на Северный Кавказ. Допустим, штабист, заполнявший дневник боевых действий бригады, мог не знать воинского звания Клубова, а потому написал - мл. лейтенант. Но как разведчики могли спасти летчика, которого 1 августа на Северном Кавказе еще не было?..

И это еще не все...

В том, что Клубов был сбит под Моздоком, сомневаться не приходится. На этот счет есть даже его собственное признание. Оно зафиксировано всеми мемуаристами, знавшими его. Я воспользуюсь воспоминаниями трижды Героя Советского Союза А. И. Покрышкина, летом 1943 года ставшего командиром Клубова. Многие страницы его книги «Небо войны» посвящены нашему земляку.

«Когда мы подошли к группе летчиков.., мне первым попался на глаза лейтенант со следами ожогов на лице. Правда, у него были обожжены лишь щеки, обычно не защищенные шлемом.

- Лейтенант Клубов, - представился он, когда мы подошли к нему.
- Где горел? - спросил Дзусов.
- Под Моздоком, товарищ полковник.
- Знакомые места, - оживился комдив, шуря черные осетинские глаза...»

Итак - Моздок. А теперь вооружимся картой Северного Кавказа. Вот он, Моздок, до Грозного - рукой подать. А станица Крымская? Вверх, вверх глаза, аж к Таманскому полуострову. Проведем по линейке прямую линию между этими населенными пунктами. Масштаб карты? Так, получается более полутысячи километров? Как могло занести к Крымской спасавшегося на парашюте летчика?..

Видимо, по памяти воспроизводил начальник политотдела 8-й стрелковой бригады А. Кириллов эту запись в дневнике боевых действий. А память его очень и очень подвела. Вместе с ним и журналиста Н. Тригуба.

Зачем я так подробно остановилась на этом факте? В конце концов, не все ли равно, кто доставил обожженного летчика в госпиталь. Истину сегодня мы так и так не узнаем. Главное - его спасли.

Акцентировала я на этом свое внимание только с одной целью - предостеречь тех, кто в дальнейшем будет заниматься военной тематикой, исследованиями малоизученных страниц Великой Отечественной. Волна поисково-собираательской и научно-исследовательской работы, схлынувшая было в последние десять-пятнадцать лет, снова поднялась. В нее опять включаются дети. С точки зрения воспитательной - это великолепно. Но в этом таится и серьезная опасность. Во-первых, потому что нет никого доверчивее, чем дети, во-вторых, потому, что опыта анализировать получаемую информацию у них - ноль. Вот им мне и хочется сказать: не принимайте ничего на веру, любой факт, относящийся к тем далеким годам, проверяйте всеми возможными путями: с помощью архивных документов, научной литературы. Используйте все: книги, карты, снимки. Человеческая память так не совершенна, а в истории не должно быть домыслов...

В свой полк Александр Клубов вернулся в конце февраля сорок третьего. О том, какие изменения произошли на фронтах за время его лечения, он знал. Что-то - из газет, что-то - из рассказов поступавших в госпиталь раненых. Вместе со всеми радовался разгрому фашистов под Сталинградом, прорыву Ленинградской блокады.

Изменилась обстановка и на Северном Кавказе. Бои уже переместились из предгорий хребта на Кубанские равнины. Теснимые нашими войсками, потрепанные фашистские дивизии укрылись за «Голубой линией», на узкой полоске земли от Керченского пролива до Новороссийска. На протяжении этих ста с лишним километров им удалось возвести мощные оборонительные сооружения, которые они объявили неприступными. Гитлер никак не хотел расставаться с надеждой вновь прорваться на Кавказ. А потому накапливал силы. На Таманском полуострове он сосредоточил двадцать дивизий. Но главную ставку фашистское командование делало на авиацию. С этой целью на аэродромах Крыма и Таманского полуострова было размещено до тысячи самолетов. Сюда в помощь 4-му воздушному флоту Германия перебросила пикирующие бомбардировщики из Туниса, несколько групп истребителей из Голландии. Кроме того, в боях за Кубань привлекались еще до 200 бомбардировщиков, дислоцированных в Донбассе и на Украине.

Начавшееся 23 февраля наступление наших войск в районе «Голубой линии», с перерывами на мобилизацию сил и их перегруппировку продолжалось до 10 мая. И сразу же в небе Кубани развернулись невиданные дотоле как по интенсивности, так и по количеству участвовавших в них самолетов, воздушные бои. Шла жестокая, кровавая борьба за господство в воздухе. Наиболее крупные масштабы эти бои, перераставшие в настоящие сражения, приобрели с 29 апреля, когда войска 56-й армии перешли в наступление на станицу Крымская. На сравнительно небольшом участке фронта (25-30 километров) в день происходило до 40 воздушных боев, в каждом из которых участвовало от ста до двухсот самолетов.

Во всех этих боях участвовал и лейтенант Клубов. К сожалению, Александр Федорович не оставил нам ни дневников, ни писем, ни воспоминаний о своей фронтовой жизни. Из наградных листов мы лишь знаем, что в мартовско-апрельских боях он увеличил свой личный счет до четырех уничтоженных вражеских машин. Несколько самолетов было сбито с его участием в групповом бою. К ордену Красное Знамя, которым он был награжден еще за осенние бои сорок второго, прибавился еще орден Отечественной войны первой степени.

Увы, ни наградные листы, ни общие цифры, какими бы внушительными они ни были, не способны передать ту атмосферу, в которой с утра до вечера находились летчики, когда воздушная обстановка накалялась до предела, и они по четыре, пять, а то и по шесть-семь раз за день поднимались в небо. А каждый вылет - это две-три схватки с «мессерами», «юнкерсами», «фоккерами» или «хеншелями».

Не раз можно было видеть: пикирует «мессер», его догоняет «як», за которым увязался другой «мессер». От того, второго, уже несколько минут не отстают «лагг». Но и это еще не все: откуда-то вынырнул «фоккер», а его вот-вот настигнет «кобра». Будто нанизанные на невидимую нить, растянулись они и гоняются один за другим в синем фронтовом небе под скороговорку пушек и пулеметов. А бывало и так: навстречу друг другу несутся два истребителя - наш и фашистский. Бьют из всех огневых точек и сходятся в лобовую. Длится это мгновение. Кто первый отвернет, кто не выдержит?

Огненное облако, оглушительный взрыв - и, кувыркаясь, летят к земле пылающие обломки, льется огненный дождь бензина, еще секунду назад наполнявшего самолетные баки... Все, что осталось от двух самолетов и двух летчиков...

Такими запомнились те весенне-летние бои сорок третьего года Герою Советского Союза Г. Голубеву. Воздушный бой истребителей он сравнивает с огромным движущимся в пространстве клубком. Самолеты, гоняясь друг за другом, описывают замысловатые кривые: петля Не-

стерова, полупетля с последующим поворотом на пикирование, косая петля, выполняемая под углом к горизонту, боевой разворот...

Но все эти фигуры выполняются далеко не по классической схеме. Да это и понятно. Ведь в бою летчику приходится молниеносно реагировать на маневр противника, быстро менять направление, высоту, менять скорость и положение в пространстве, чтобы фашист не смог вести прицельный огонь. Приходится и врага все время держать в поле зрения, и свои самолеты видеть. Редко в ходе боя пилот смотрит на приборы. Машину он «чувствует» по ее поведению в воздухе...

«Бой, как правило, - пишет Г. Голубев, - ведется в стремительном темпе, на большой скорости, с предельными перегрузками, какие только способен выдержать летчик.

При выполнении в бою виража или боевого разворота тянешь, бывало, на себя ручку с такой силой, что в глазах темнеет. На тело, кажется, навалилась огромная тяжесть. Чуть отпустишь ручку - радиус кривой, описываемой самолетом, становится больше, перегрузка уменьшается, а с переходом к прямолинейному полету она исчезает вовсе. Но лишь на некоторое время. И снова замысловатая фигура, неумолимо диктуемая бешеным темпом боя...»

В самый разгар воздушных сражений на Таманском полуострове 84-й истребительный авиаполк отвели в тыл на переформирование. Оставшиеся, еще способные к бою самолеты было приказано передать 16-му гвардейскому полку. Вдогонку еще один приказ: передать этому полку еще и группу летчиков. Лейтенант Клубов оказался в их числе.

Новый коллектив, новая техника.. Как распорядилось командование дивизии их старенькими, изношенными «ишачками», они не знали. Им пришлось осваивать «аэрокобры».

На переучивание обычно времени отводится немного. Считается, что летчики, уже имеющие определенные навыки, приобретенные в предшествующих полетах и боях, используют их в полной мере при освоении новой машины. Но в 16-м гвардейском процесс переучивания был особый. Прибывшие летчики не только изучали технические и летные особенности «кобры». Им предстояло освоить и новую тактику боя, которую в полку называли «системой Покрышкина». Классом служила землянка Покрышкина, стены которой были увешены схемами и чертежами, а учебным полигоном - аэродром полка.

Во время этих занятий по мере того, как постигалась совершенно новая тактика воздушного боя, Клубов находил ответы на многие вопросы, волновавшие его еще летом и осенью сорок второго.

Пока занятия проводились в землянке, Покрышкин внимательно присматривался к Клубову. Его настораживала медлительность, даже некоторая флегматичность молодого летчика. Но как только начались

учебные бои, мнение именитого аса о нашем земляке резко изменилось. В воздухе лейтенант преобразался. Он становился решительным, упорным в осуществлении своей цели, даже дерзким. И учителю не всегда удавалось уклониться от неожиданных и стремительных атак ученика. Потому в боевые вылеты Клубов был включен первым из всей группы пополнения.

Несмотря на то, что летом сорок третьего наступление наших войск на «Голубую линию» было временно приостановлено, в воздухе бои гремели ежедневно. Всю тяжесть своего удара фашистская авиация сосредоточила в это время на Мысхако, где с февраля сорок третьего отважно сражался в тылу противника десантный отряд Ц. Куникова.

Кстати, в этих воздушных боях участвовал еще один наш земляк, уроженец Череповецкого района капитан Новожилов.

- Наш 13-й истребительный авиаполк, - рассказывал Иван Васильевич, когда через много лет после войны навестил родные места, - регулярно дежурил над этим клочком земли...

Рассказ об одном из самых запомнившихся Новожилову боев записали череповецкие журналисты.

«...Мы получили задание направиться к полуострову и не позволить фашистским бомбардировщикам сбросить бомбы на цель.

Я летел старшим группы. А в группе всего четыре самолета. Набрали высоту, идем к цели. Запрашиваю землю: где немецкие бомбовозы? Отвечают: в воздухе все спокойно. Через несколько минут вижу: со стороны Анапы идут штук двадцать бомбардировщиков в сопровождении истребителей. И тех не менее двух десятков. Противник раньше заметил нас и уже приготовился к атаке. Я предупредил ведомых, и мы успели сманеврировать.

Иду почти в лоб ведущему бомбардировщику. Кто из нас раньше откроет огонь? Опередил я. От моей очереди вражеский самолет как-то дернулся, словно подавился, и закадил. Слева вижу - еще один вниз пошел с черным дымом: ребята мои работают.

Снова набираю высоту, захожу в атаку. Кричу ведомому:

- Прикрой!

А на него два фашиста насело, не увернуться.

Моя цель - уже совсем близко, и положение у меня удобное. В таких случаях ни о чем не думаешь, только бы не упустить цель впереди. Догоняю бомбардировщик и стреляю.

Не успел я еще оторвать взгляда от падающего «хейнкеля», как мою машину сильно потрянуло. Это меня угостил «мессер». Истребитель мой начал кувыркаться через крыло. У одной плоскости оказались перебиты подкрылки. Только щепки полетели. В кабине горелым маслом запахло.



Ну, думаю, отвоевался Иван. Под нами море...

Спасла большая высота. С трудом выровнял самолет и перетянул его на сушу. У остальных ребят группы машины тоже пострадали, но вернулись все живые...»

В мае на счету гвардии капитана Новожилова было 13 лично им сбитых вражеских машин и 7 уничтоженных в групповом бою.

К началу Курской битвы 201-я авиадивизия, в которую входил и 13-й истребительный полк, была переведена в этот район боев. Там и нашла капитана Новожилова Золотая Звезда Героя, к которой он был представлен за бои над «Голубой линией».

Несколько позднее покинул Кубанское небо и 16-й гвардейский истребительный авиаполк. Теперь он поддерживал с воздуха наступление войск Южного фронта в Донбассе. Здесь Клубов в полной мере проявил свое мастерство истребителя. Вот хроника четырех боевых дней.

26 августа. В районе Колпаковки Клубов сбивает Ме-109.

30 августа. За два боевых вылета сбиты два Ю-88 и один Ю-87.

31 августа. Клубов атаковал Ме-109. Самолет загорелся и упал в районе Латоново. В тот же день он сбил еще двух «хеншелей».

2 сентября. Сбит Ме-109.

За четыре дня - восемь уничтоженных самолетов противника: три истребителя, три бомбардировщика и два штурмовика!

Несколько дней спустя старший лейтенант Клубов был представлен к званию Героя Советского Союза.

«Думая о Клубове, - писал 19 сентября 1944 года в «Красной звезде» А. И. Покрышкин, - я вижу в нем те черты, которые должны быть свойственны каждому советскому летчику. Он смел, но не бесшабашен. При всем спокойствии и хладнокровии он умеет в нужную секунду рискнуть больше обычного.»

Да, Клубов умел рисковать. Он рисковал и тогда под Моздоком, когда, спасая командира эскадрильи, бросил свой самолет наперерез фашистскому истребителю, и тогда, когда на юге Украины вылетел четверкой на патрулирование. Только вышли в заданный район, в наушниках - голос командира дивизии со станции наведения: «Внимание! Бомбардировщики!» Увидел их и Клубов. Три девятки «юнкеров» идут своим излюбленным строем - правый пеленг. Их прикрывают двенадцать «мессершмиттов». Таковую ораву на испуг не возьмешь.

- Внимание! - командует ведущий. - Сделаем вид, будто струсили и уходим.

Четверка разворачивается в сторону солнца и пропускает вражеские машины мимо себя. Минута, другая, и вот она уже заходит на врага с тыла. «Мессершмитты» не успевают развернуться навстречу «кобрам». А те, не обращая внимания на огненные трассы, тянущиеся к ним от

бомбардировщиков, всей четверкой наваливаются на первую девятку. Клубову удается поджечь ведущего. Снова набор высоты. И снова - в атаку. Еще один «юнкерс» задымил. Остальные начали освобождаться от бомб. Теперь о «юнкерсах» можно больше не беспокоиться. Сбросив бомбы, они поспешат убраться восвояси. А вот «мессершмитты» без боя не уйдут, тем более, что их так ловко обхитрили. Попробуют отомстить.

Четверка делится на пары. Клубов с ведомым почти вертикально уходят ввысь. Моторы воют от натуги.

- Прикрой, атакую!

«Мессер», на который нацелился Клубов, уже не уйдет из-под удара. Но поврежден самолет ведомого. Клубов остается один. И на него наваливаются сразу четыре вражеские машины. Он бросает свою «кобру» то вверх, то вниз, чтобы уйти от прицельного огня. Один снаряд попал в фонарь кабины. Осколки бронестекла брызнули в лицо. Течет кровь. А фашисты все наседают. Они решили добить этого дерзкого русского. Но «дерзкий русский» не только увертывается от ударов, но еще и атакует. Еще один «мессер» начинает дымить и спешно отворачивает в сторону. Следом за ним разворачиваются и остальные. Теперь все внимание - «кобре», надо дотянуть ее до аэродрома.

Рисковал он и тогда, когда один вылетел на разведку и на обратном пути вступил в бой с шестеркой «мессеров». Об этом случае рассказывал А. И. Покрышкин в «Красной звезде» за 19 сентября 1944 года.

«Я стоял на аэродроме. Клубов задерживался в полете. Уже давно прошли сроки, когда его машина должна была показаться на горизонте. Мы запросили по радио его позывной. Он коротко ответил: «Дерусь». Потом совсем замолчал. По-видимому, с ним что-то случилось. Наша тревога росла с каждой минутой. Но в глубине души я верил, что Клубов все же придет. И он пришел. Его машина ковыляла в воздухе. Она вдруг резко клевала носом, и тогда казалось, что самолет вот-вот рухнет вниз. Но летчик все же выравнивал машину и даже слегка набирал высоту. Так повторилось трижды. Мы поняли, что на самолете перебито управление, и он держится на одном моторе. В любую секунду он мог камнем пойти к земле. Я хотел одного: чтобы Клубов сейчас же использовал парашют. Но его рация не работала.

Вот летчик, планируя, пошел на посадку. Было страшно смотреть, когда его самолет снова клюнул. Но Клубов дал форсированный газ. По его словам, машина в тот момент как бы переломилась и чуть взмыла вверх. Он прикрыл газ и мастерски приземлил самолет на живот. Мы подбежали к нему. Клубов вылез из кабины, молча обошел свою машину, изрешеченную пулями. Покачивая головой, тихо сказал:

- Как она дралась!..

Присев на корточки, он стал на песке рисовать нам схему боя. Он

дрался с шестью «мессерами» над вражеской территорией. Два из них сбил...»

За неделю перед этой публикацией Покрышкина «Красная звезда» оповестила своих читателей: «Офицер Клубов сбил пятидесятый вражеский самолет».

«Действующая армия. 12 сентября (по телефону от нашего корреспондента). Герой Советского Союза гвардии капитан Клубов и его ведомый младший лейтенант Иванков ушли к линии фронта в свободный полет. Офицер Клубов - искусный истребитель. Он настойчиво ищет противника и смело навязывает ему бой.

Клубов углубился далеко за линию фронта. Чтобы ввести в заблуждение противника, истребители меняли курс и высоту. Вдруг летчик заметил идущий с востока немецкий бомбардировщик. Стараясь остаться незамеченным, Клубов пропустил врага мимо себя, потом развернулся и очутился в хвосте фашистского самолета, ударил по нему с короткой дистанции. После трех прицельных очередей Клубова сразу же загорелись оба мотора вражеской машины. Немецкий бомбардировщик врезался в землю.

Таким образом, боевой счет гвардии капитана Клубова достиг 50 сбитых лично им и в содружестве с другими летчиками немецких самолетов».

На гвардии капитана Клубова заполнили очередной наградной лист - на звание дважды Героя Советского Союза. Однако вторую Золотую Звезду при жизни он уже не получил. 1 ноября 1944 года он погиб. Погиб из-за нелепой случайности.

В тот день на фронте стояло затишье, и летчики 16-го гвардейского полка осваивали поступившие к ним новые истребители Ла-7.

Когда очередь дошла до Клубова, он поднял в небо новую машину, ушел в зону, и все наблюдавшие на аэродроме за его полетом увидели целый каскад фигур высшего пилотажа. Он словно демонстрировал всем, на что способно новое детище конструктора Лавочкина.

Выполнив программу, летчик пошел на снижение.

- Весна! Я - сорок пятый. Разрешите посадку...»

Это были его последние слова.

Самолет коснулся взлетно-посадочной полосы, побежал по ней. Под воздействием бокового ветра он слегка уклонился вправо, выкатился за пределы полосы и уже на малой скорости на глазах у всех как будто споткнулся и... скапотировал. Очевидец всего происшедшего Г. Голубев так описывает случившееся: «Вначале самолет стал на нос, задрал высоко к небу хвостовое оперение, мгновение постоял, словно раздумывая, в

строго вертикальном положении, и как бы нехотя, медленно стал вальсировать на спине.»

Причиной гибели Клубова стала небольшая канава, размытая дождями. Была она чуть в стороне от взлетной полосы, скрытая травой. Правое колесо самолета угодило в нее.

Похоронили нашего земляка не у аэродрома, где случилась трагедия, а на Холме Славы во Львове.

Гибель Клубова тяжело переживал весь полк. Во время прощания с телом летчика многие его боевые товарищи не скрывали слез.

Спустя годы А. И. Покрышкин напишет: «В моей жизни Клубов занимал так много места, я так его любил, что никто из самых лучших друзей не смог возместить этой утраты»

Биограф А. Клубова Л. Хахалин произвел такой подсчет: в кабинах сбитых лично им самолетов находилось семьдесят фашистских пилотов, штурманов, стрелков. К этой цифре следует приплюсовать еще экипажи бомбардировщиков и истребителей, уничтоженных с его участием в групповых боях. А еще - все те танки, автомашины, пушки и живую силу противника, которые были уничтожены им во время штурмовок в августе-ноябре сорок второго.

Таков был вклад Александра Клубова в Победу нашего народа над фашизмом!

Склоним же головы в скорбном молчании перед этим мужественным человеком, перед всеми павшими в той долгой и жестокой войне. Вспомним всех добрым словом благодарности...

А теперь вернемся в сентябрь сорок второго года, под Ленинград, где мы оставили Игоря Александровича Каберова. В январе сорок третьего он участвует в боях по прорыву блокады Ленинграда.

Блокада прорвана, а напряжение не снижается. Фашисты, оправившиеся от пережитого шока, с упорством маньяков пытаются вернуть утраченные позиции. Весна и лето сорок третьего не приносят балтийским летчикам облегчения. Каждый день - одно и то же: прикрытие. То приходится прикрывать от вражеских бомбардировщиков восстанавливаемые коммуникации и Ижорский завод, дымящие трубы которого не дают фашистам спокойно спать, то прикрывают от «мессершмиттов» и «фокке-вульфов» идущие на штурмовку или бомбардировку самолеты соседних полков. Ни один вылет не обходится без ожесточенного боя.

К апрелю сорок третьего на фюзеляже каберовского истребителя - 28 красных звездочек, по числу сбитых им вражеских машин. Он представлен к званию Героя. Все ждут Указа. На погонах уже четыре звездочки - капитан. И должность у него - командир эскадрильи. А близкие друзья по-прежнему зовут его ласково - Игорек.

Золотую Звезду Героя Каберову вручили 18 августа сорок третьего, и в тот же день он передал свою эскадрилью заместителю. Его отзывают в распоряжение главнокомандующего военно-морской авиацией генерал-полковника С. Ф. Жаворонкова.

В одной из последующих глав мы еще встретимся с нашим славным земляком, а сейчас я лишь дорисую общие контуры боевой биографии Игоря Александровича. После года преподавательской работы в Ейском авиационном училище, он был направлен на высшие офицерские курсы. Оттуда получил назначение на Дальний восток. Участвовал в войне с Японией. И не было бы там в летной службе Каберова ничего примечательного, если б не один случай, о котором поведал нам в своих воспоминаниях наш земляк вице-адмирал Н. К. Смирнов.

«Любопытный случай произошел с ним (Каберовым - Т. С.), - пишет Н. К. Смирнов, - перед подписанием договора о капитуляции Японии.

За советским представителем генералом Деревянко должен был прилететь американский самолет. Погода неважная. Местность в районе Владивостока закрыта туманом. Выше туманного покрова - низкая облачность, только горы вылезают из-за облаков. Американский летчик не может посадить машину. Пришлось послать на выручку нашу «Каталину». На аэродроме летчик «Каталины» с облегчением сказал:

- Наконец-то вызволили союзника, сейчас сядет вслед за нами.

Но «союзник» не сел. Пользуясь прояснением, американский летчик занялся фотографированием наших военных объектов.

Последовала команда Каберову: «В воздух!». На Як-9 Игорь Александрович догнал американца над Сучанской долиной. Грозя из кабины кулаком, потребовал от американца немедленно приземлиться. Не помогает! Не понимает летчик языка, продолжает фотографировать...

- Пришлось дать очередь, - вспоминал Игорь Александрович. - Не по нему, конечно, а для острастки. Сразу понял и сел на ближайшем аэродроме.

Эта назидательная пулеметная очередь, кстати, была сделана тоже по-каберовски - с короткой дистанции...»