

Костин Н.

# ПОЛЕТ СКВОЗЬ ГОДЫ

## АЛЕЙНИКОВ СЕРГЕЙ ПЕТРОВИЧ

Родился в 1909 г. в деревне Затишье ныне Могилевской области БССР. Белорус. Член КПСС с 1940 г. С 1929 г. жил в Москве. Окончил военную авиашколу. Служил в частях ВВС. Участвовал в советско-финляндской войне. С августа 1941 г. на фронтах Великой Отечественной войны. Был штурманом авиационного полка дальнего действия. Совершил 236 боевых вылетов, из них 28 – днем и 208 – ночью. Оборонял Москву и Сталинград, Смоленск и Калинин, Ржев и Вязьму, Витебск и Минск, Могилев и Брянск, Оршу и Белгород, участвовал в Курской битве, в Белорусской наступательной операции, наносил бомбовые удары по военно-промышленным объектам Берлина, Будапешта, Данцига, Штеттина, Тильзита, Кенигсберга. Звания Героя Советского Союза удостоен 19 августа 1944 г. В послевоенные годы испытывал новую авиационную технику и приборы. С 1974 г. на заслуженном отдыхе. Жил в Москве. В 1983 г. умер.

В наушниках капитана Сергея Алейникова слышался голос командира корабля лейтенанта Ивана Андреева:

- Штурман, сколько до цели?
- Пять километров.
- Подготовиться для нанесения удара.
- Есть!

Бомбардировщик стал снижаться. Штурман внимательно сверял карту с местностью, Андреев повернул самолет вправо. Где-то здесь должна находиться вражеская колонна танков, так донесла разведка. Да вот они! И через несколько секунд вниз посыпались бомбы.

После первого захода от прямого попадания вспыхнули три танка. Со второго и третьего ударов загорелось еще несколько вражеских машин. Остальные начали поспешно расползаться в разные стороны, пытаются уйти из-под удара, маскируясь в складках местности.

Пора возвращаться на свой аэродром. Задание выполнено. На цель сброшены все бомбы.

- Пройдемся еще раз, – решил Андреев. – Ударим из пулеметов.

Но едва самолет скользнул вниз, как под фюзеляжем блеснуло пламя.

- Подбили-таки! – стиснул зубы Сергей Алейников.
- Все живы? – спросил командир корабля. – Что случилось, штурман?

– Живы, – ответил Алейников. – Зенитный снаряд угодил в левый мотор. Под фюзеляжем огонь.

– Всем оставаться на своих местах, – приказал Андреев. – Потянем к линии фронта на одном моторе. Если придется садиться, сделаем это на своей территории.

Бомбардировщик едва держался в воздухе. На маршруте – низкая облачность. Обойти ее не удалось. Командир корабля потребовал от членов экипажа повышенной бдительности, от штурмана, прежде всего ювелирной точности расчета и ориентировки. Для самолета сейчас была дорога каждая секунда. Она приближала линию фронта.

Алейников понимал, что от его мастерства, хладнокровия и выдержки теперь зависела судьба всего экипажа. Справится навигатор со своей задачей – дотянут они до линии фронта, не справится, ошибется хоть на две-три минуты – подбитая машина упадет где-нибудь на территории, оккупированной врагом.

Штурман видел все, что происходило вокруг самолета, и немедленно информировал об этом командира корабля. За время полетов Алейников и Андреев так сработались, что понимали друг друга с полуслова. Верили и полагались друг на друга. У обоих за плечами немалый боевой и жизненный опыт. Полеты днем и ночью: под Псков и Смоленск, Брянск и Ржев, Новозыбков и Рославль, Гжатск и Вязьму. Бомбовые удары по железнодорожным эшелонам и коммуникациям, по резервам и штабам, по переправам через реки и складам, по танковым колоннам и артиллерийским позициям врага.

Штурман хорошо знал командира корабля. Иван Федорович Андреев был коммунистом с 1939 года. Жил, работал и учился до войны в Москве. Окончил авиашколу Осоавиахима. В военную бомбардировочную авиацию дальнего действия пришел из Гражданского воздушного флота. Имел за плечами опыт полетов по маршруту Москва – Берлин и обратно. Во время войны с Финляндией в 1939–1940 годах участвовал в транспортировке раненых из района боев на Карельском перешейке. Налетал там, на северо-западе, преимущественно в сложных метеорологических условиях около 800 часов.

Командир корабля тоже многое знал о своем штурмане. Был он из Белоруссии. В рядах партии с 1940 года. До войны жил в столице. В 1930 году окончил военную авиашколу. Участвовал в войне с Финляндией. С августа 1941 года – на фронте. Много повидал и пережил. Всегда и везде оставался верен воинскому долгу.

В разгар сражений за Москву и Ленинград, Сталинград и Курск, Орел и Белгород штурману дальней авиации Сергею Алейникову не однажды приходилось водить свой самолет на бомбардировку скоплений вражеских войск. За ним прочно укрепилась в полку слава снайпера бомбометания по самым трудным целям. Командир полка, эскадрильи знали, что капитан Алейников тщательно готовился к каждому боевому вылету, учитывал любую мелочь. Прокладывая маршрут, внимательно изучал характер ориентиров, заранее продумывал, как поступить в случае возможной потери ориентировки

на том или ином участке полета. Выбирал запасные курсы следования к цели и домой, на свой аэродром. Штурман любил повторять бытовавшую в полку поговорку: "Кто ошибается, тому уже не летать".

В полетах в глубокий тыл врага капитан Алейников одним из первых в полку стал использовать широкоэшелонные радиостанции. Расположенные в крупных немецких городах, они в значительной мере облегчали выход на цель при полетах вне видимости земных ориентиров. Опытный навигатор не упускал случая извлечь для себя максимум данных из работы наземных радиопеленгаторов, как своих, так и противника.

Под стать командиру и штурману корабля были и остальные члены экипажа: воздушный стрелок-радист сержант Н. Г. Петров и воздушный стрелок сержант А. М. Голубой.

Бомбардировщик между тем медленно терял высоту, и лейтенант Андреев ничего с этим не мог поделать. Но беда, как говорится, не приходит одна. Самолет несколько раз напоролся на позиции гитлеровской зенитной артиллерии. Попал под обстрел. Из строя вышла радиосвязь. Кабины штурмана и командира корабля начали наполняться дымом. Внизу проплывали какие-то речки, озера, но малая высота, на которой летел самолет, мешала штурману сверить их с картой.

До линии фронта оставалось полторы-две минуты полета. Вот и передний край. Но именно в этот момент ударили вражеские зенитки. Заглох мотор. Стрелка масляного манометра показывала нуль. Андреев убрал газ: на всякий случай, во избежание взрыва. Самолет резко пошел на снижение. Андреев что есть силы потянул штурвал на себя. Удар. Скрежет фюзеляжа о землю, треск. Казалось, в машине никого в живых не осталось. Но вот показался из кабины Андреев. За ним – сержанты Петров и Голубой. Не подавал признаков жизни только штурман.

Бомбардировщик горел. Вот-вот могли взорваться бензобаки. Что с Алейниковым? Андреев, Петров и Голубой бросились к самолету и с трудом вытащили из штурманской кабины боевого товарища. Штурман находился в бессознательном состоянии. Не успели они отойти от самолета и на 30 метров, как грохнул взрыв. Самолет объяло ярким пламенем.

Что делать? Ползти с раненым Алейниковым почти невозможно. На случай схватки с немцами приготовили гранаты, пистолеты. Решили обороняться до последнего патрона, живыми врагу не сдаваться.

Когда наступил вечер, вдали показались темные фигуры.

– Ползут, – доложил Петров.

– Наши или немцы?

– Неизвестно. Должно быть, фашисты.

– Приготовить гранаты. Без команды не бросать. Подпустим ближе, – приказал Андреев.

– Братцы! – услышали летчики. – Не стреляйте! Мы свои, лыжники!

Да, это были свои. Они вывели летчиков из опасной зоны. И уже через двое суток Алейников, Андреев, Петров и Голубой появились на родном аэродроме, где их считали погибшими.

И снова полеты. Снова бомбовые удары по врагу. 25 августа 1942 года, когда полк летал бомбить Берлин, экипаж Ивана Андреева вторично не вернулся на свой аэродром. С борта самолета стрелок-радист Петров успел передать: "Атакованы истребителями", – и на этом связь с бомбардировщиком оборвалась.

Через несколько дней Андреев, Алейников, Петров и Голубой возвратились в авиаполк. Оказалось, что их самолет подбили фашистские истребители над линией фронта, когда они шли на Берлин. Самолет резко бросило в сторону. Охватившее правое крыло пламя стало быстро приближаться к кабине.

– Всем покинуть машину! – приказал командир корабля.

Выбросились с парашютами. Благодаря сильному западному ветру удачно приземлились на своей территории.

После возвращения в полк недолго отдыхал капитан Алейников. Уже 5 сентября 1942 года вылетел на Будапешт. Полет проходил в сложных метеорологических условиях. Самолет часто попадал в нисходящие и восходящие потоки воздуха. Иногда машина мгновенно проваливалась на 500–600 метров. И только вблизи Будапешта погода резко улучшилась. Луна хорошо освещала ориентиры. Четко просматривалась с большой высоты широкая лента Дуная. Кое-где вспыхивали и гасли прожекторы. В центре города электрический свет был почему-то выключен, а на окраинах горел. Своеобразное световое кольцо опоясывало Будапешт. После того как на военные объекты сбросили бомбы, возникло несколько очагов пожара. Сильные пожары видел штурман и на северной окраине Будапешта. Там бомбили врага его товарищи.

А затем штурман Алейников в составе первой эскадрильи 2-го гвардейского авиаполка наносил бомбовые удары по военно-промышленным объектам Данцига и Тильзита. В Данциге возникло большое количество очагов пожара, из них семь – крупных. Лишь в районе складов портового управления в данцигской верфи было зафиксировано девять очагов пожара. В Тильзите штурман насчитал четыре крупных пожара и несколько взрывов.

Только с 10 августа 1941 года по 25 мая 1943 года Алейников, летая в экипаже Андреева, совершил 172 боевых вылета. 20 февраля 1942 года штурман был награжден орденом Красного Знамени, 20 июня – орденом Отечественной войны I степени. Это еще больше вдохновило его на подвиги.

В конце мая сорок третьего Алейникова назначили штурманом 16-го гвардейского авиаполка. На этой ответственной должности с еще большим блеском развернулся многогранный талант навигатора, мастера ночных дальних полетов и снайпера бомбометания. Он летал в составе экипажа гвардии подполковника А. Цейгина, воздушного

стрелка-радиста гвардии старшины Н. Сюткина и воздушного стрелка гвардии старшины М. Щекина.

Командование авиадивизии доверяло гвардии майору Алейникову самые ответственные боевые задания. И он отлично справился с ними. За 221 боевой вылет он не имел ни одного случая потери ориентировки. Над целью всегда делал по три-четыре захода. Бомбил противника только прицельно.

В наградном листе штурмана авиаполка Алейникова говорится: "За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками и проявленные при этом доблесть и героизм достоин высшей правительственной награды – звания Героя Советского Союза". И это звание ему было присвоено в середине августа 1944 года.

В тот памятный день Алейников записал в своем фронтовом дневнике: "Н. М. Шверник вручил мне высокую награду. Трудно выразить словами чувства, которые обуревают меня. Сын крестьянина из глухой деревушки Затишье стал Героем Советского Союза. Глубоко сознаю, что тем высотам, на которых летаю и с которых защищаю Родину, я обязан Советской власти и родной партии".

Родина высоко оценила вдохновенный ратный труд С. П. Алейникова. Кроме медали "Золотая Звезда" она наградила его двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени Александра Невского, Отечественной войны I степени, Красной Звезды и 12 медалями.

**Костин, Н. Полет сквозь годы / Н. Костин // Герои огненных лет: очерки о москвичах – Героях Советского Союза : [в 10 кн.] / [редколлегия: А. М. Синицын (ответственный редактор) и др.]. — Москва, 1985. — Кн. 8 — С. 395—399 : фото.**