

# След в небе

Последние годы своей жизни кавалер ордена Александра Невского Анатолий Иванович Судаков, уйдя из лётной работы, посвятил трудовой деятельности в родном авиапредприятии «Пулково», а также принял активное участие в работе Клуба кавалеров ордена Александра Невского. Вместе с бывшими боевыми товарищами отдавал себя патриотическому воспитанию молодёжи и учащихся подшефных школ, преподавая уроки мужества, повышению духовности и нравственности на примере жизни и деятельности выдающегося государственного деятеля Руси Великого Князя Александра Невского.

## Хвойнинский аэродром

Этого человека я знаю давно. Шагнувший в небо в начале тридцатых, он много отдал ему. За его плечами опыт сорокалетней лётной жизни, около девяти миллионов километров голубых дорог. Почти три года чистого времени провёл он в небе.

Каждый полёт скрупулёзно записан в «Личную лётную книжку». На одной из её страниц читаю: «7 июля 1941 года совершён полёт на самолёте У-2 (впоследствии переименованный в честь его создателя авиаинженктора Н. Поликарпова в ПО-2) из Боровичей в посёлок Хвойная...». И тут же указан итог полёта: «В посёлке Хвойная местное население подготовило площадку за трое суток».

Я попросил Анатолия Ивановича расшифровать эту лаконичную запись. Вот что он мне рассказал: «Командир бомбардировочного авиаполка, в котором я служил командиром корабля ТБ-3, получил из штаба ВВС РККА задание подготовить в районе станции Хвойная Новгородской области площадку, с которой можно было бы организовать полёты в Ленинград. Станцию Хвойная и её окрестности я знал хорошо. В посёлке, расположенном рядом со станцией, жили мои родители, там прошли мои детские годы. И вот, покружившись в районе станции, я облюбил небольшую полянку, на которой и совершил посадку. Признаться, она была сложной: едва коснувшись земли, пришлось лавировать между деревьями. Но всё обошлось благополучно».

Оставив механика у самолёта, я отправился в райком партии доложить о цели своего прилёта. Меня принял секретарь Евгений Иванович Зверев и внимательно выслушал. Спустя полчаса вместе с Евгением Ивановичем и ещё

с несколькими работниками райкома мы уже осматривали место посадки».

Такова предыстория Хвойнинского аэродрома, сыгравшего огромную роль в суровые дни и ночи блокадного Ленинграда.

А Судакову и его боевым товарищам предстояла другая задача. Полк срочно был переброшен на западное направление для нанесения бомбовых ударов по вражеским танковым колоннам, рвущимся к Москве: весь июль, август и начало сентября личный состав его выполнял задания командования Западного фронта.



А. И. Судаков

В середине октября полк направили на северо-западное направление. Тяжёлые корабли начали полёты в блокадный город. Вот как оценивались эти полёты на бомбардировщиках ТБ-3 в Ленинград впоследствии в истории ВВС Советской Армии: «Необходимо иметь в виду, что совершать опасные полёты над Ладогой в 1941 году на таких устаревших, неуклюжих, тихоходных и маневренных машинах могли только мужественные, самоотверженные люди, которых все мы вправе считать героями Великой Отечественной войны».



## Полёты «мужества и отваги»

Четырнадцать полётов совершил на таком самолёте Судаков в блокадный Ленинград, четырнадцать полётов мужества и отваги. Из первоначального состава полка, который в сентябре—декабре сорок первого совершал полёты по воздушному мосту в блокадный Ленинград, в живых остались немногие.

Не повезло и экипажу Судакова в четырнадцатом по счёту полёте. Этот полёт, начавшийся первого января 1942 года, вошёл особой строкой в его боевую лётную биографию. Вот как он проходил.

Четыре тонны высококалорийных продуктов доставил экипаж накануне Нового года ленинградцам. «Шли на бреющем, — вспоминает Судаков. — Крылья огромного воздушного корабля едва не задевали верхушки деревьев, а над Ладогой — гребни волн. Но всё обошлось хорошо и на этот раз. Правда, один из четырёх моторов что-то забарахлил. Всю ночь пришлось его ремонтировать на одном из ленинградских аэродромов. На Большую землю экипаж повёз женщин и детей».

Позади остался Марьин Нос. Внезапно со стороны солнца вынырнули 2 «мессершмитта». Бой был скоротечным. Загорелась правая плоскость. Судаков не растерялся. Маневрируя, он сумел посадить подбитый горящий самолёт на лёд. Несмотря на сильные ожоги, командир экипажа Судаков, бортмеханик Иван Цветков и помощник бортмеханика Аркадий Толкачёв, а также штурман Павел Годунов и стрелок Владимир Скобликов бросились спасать пассажиров.

Полуживых, обгоревших Судакова, Цветкова и Толкачёва, а также пассажиров подобрал обслуживающий персонал маяка и

отправил в госпиталь. Забегая вперёд, отметим, что в конце 1943 года вновь вернулся гвардии старший лейтенант Судаков на Ленинградский фронт. На этот раз его полк участвовал в полной ликвидации блокады города-героя. Свыше двадцати боевых вылетов совершил экипаж Судакова, взламывая вражескую оборону меткими бомбовыми ударами и прокладывая дорогу героическим войскам Ленинградского фронта.

После госпиталя Судаков вернулся в родной полк. И снова боевые полёты. Почти на всех фронтах воевал. Наносил бомбовые удары и по аэродрому «Сеши». Бомбил фашистских стервятников, но не знал, что координаты аэродрома и расположенных на нём фашистских эскадр давала славная советская разведчица Аня Морозова. Об этом узнал позже, после войны. С волнением смотрел ветеран телевизионный фильм, посвящённый Ане Морозовой и её боевым товарищам.

Часто приходилось возвращаться с боевых заданий с осколочными пробоинами в фюзеляже и крыльях, с выведенными из строя моторами. Три раза самолёт горел... Всякое было. В память о тех огненных рейсах сохранил Анатолий Иванович вырезку из газеты «В бой за Родину!». В ней военный корреспондент описал, как, несмотря на сильный заградительный огонь вражеских зениток и на выход из строя одного мотора, экипаж Судакова выполнил боевое зада-

ние и благополучно привёл свою крылатую подбитую машину на аэродром.

День Победы застал Судакова на польской земле, на аэродроме, с которого на рассвете 22 июня 1941-го поднялись чёрные тучи фашистских стервятников и с включёнными бортовыми огнями устремились на восток, неся смерть и разрушения. И вот возмездие свершилось! Советский солдат водрузил Знамя Победы на куполе рейхстага. В Европе взошла заря мира и свободы. Но для Судакова и его боевых товарищей война ещё продолжалась. Как в той песне поётся, им предстояло её закончить на Тихом океане.

## Полёты в мирном небе

После демобилизации в 1947 году продолжил полёты на авиалиниях Ленинградского авиапредприятия гражданской авиации в качестве командира воздушного корабля, пилота-инструктора. Освоил десять типов крылатых машин. В качестве пилота-инструктора подготовил и ввёл в строй более 20 командиров экипажей самолётов Ил-14, Ил-18. За это время безаварийный налёт у Анатолия Ивановича составил 25 000 часов.

Награждён орденами «Октябрьской революции», «Знаком Почёта» и нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота». Имел более 70 поощрительных командования, занесён в «Книгу Почёта» авиапредприятия и в «Книгу Почёта Северного Управления ГВФ».

Одна из последних моих встреч с Анатолием Ивановичем произошла в Совете ветеранов. Мы обменялись новостями. Расставаясь, Анатолий Иванович сказал: «Слышали песню “Остановите Землю, я сойду”? Она мне очень нравится, обязательно закажу её по радио исполнить...». К сожалению, Землю не остановишь, как и годы. А вот жизнь, как гласит библейский постулат — «Род проходит и род приходит, а земля пребывает во веки...».

## Об авторе материала

Владимир Васильевич Король родился в 1935 году в деревне Маковка. Окончил Криворожское авиационное училище спецслужб (1965 год), Ленинградский государственный университет (историк, 1974 год), Университет рабочих корреспондентов (1978 год). Сотрудничал с изданиями «Нева», «Гражданская авиация», «Крылья Родины», «Вестник воздушного фронта» и многими другими. Работы — «До последнего патрона», «Верность Отчеству и крыльям», «Поле солдатской славы», «В небе России», «Воздушная гавань Петербурга», «Крылья Петербурга» и другие.