

### *Несколько слов об авторе этой книги*

М. Галлай

Из всех видов авиации самые большие потери во время войны несли штурмовики. Оно и не удивительно – штурмовики работали в самой гуще наземного боя. По ним били зенитные средства всех калибров – от тяжелых пушек до ручного оружия. Атаковав цель, они еще долго кружились над ней, повторяя заходы на огрызающийся жестоким огнем объект атаки по шесть, восемь, десять раз.

Не мудрено, что многие самолеты-штурмовики, едва прибыв на фронт с завода, не возвращались из первого же боевого вылета. А уж до десятого, двадцатого, тридцатого вылета дотягивала далеко не большая часть машин.

Зная это, легко представить себе, какими глазами смотрели фронтовые летчики на штурмовик ИЛ-2 с бортовым номером 107 на закопченном от пороха фюзеляже, успешно выполнивший 150 (сто пятьдесят!) боевых вылетов. Он был весь в заплатах, прикрывающих шестьсот пробоин от осколочных и пулевых попаданий. Он успел сменить несколько моторов, каждый из которых отработал положенный ему ресурс над полями сражений. И все-таки машина жила, воевала, громила противника!

Излишне говорить, что секрет такой необычайной для штурмовика живучести заключался не в самом самолете как таковом – по конструкции он ничем не отличался от своих собратьев. Самолету повезло в другом отношении – он попал в руки летчика, без преувеличения выдающегося даже на фоне замечательных кадров нашей штурмовой авиации, в руки Героя Советского Союза Генриха Борисовича Гофмана.

Правда, садясь впервые в кабину этой машины, Гофман никакими регалиями отмечен еще не был, но ждать их ему пришлось на редкость недолго. Прибыв на фронт двадцатилетним сержантом, выпускником школы пилотов-штурмовиков, он сумел отличиться уже в своем втором боевом вылете. Отличиться, несмотря на то, что вылет этот закончился в общем без особенного блеска и даже без... соприкосновения с противником. Дело обстояло так.

Ведущий группы по дороге к цели просто-напросто заблудился. Восьмерка новеньких, только что присланных с завода штурмовиков носилась над неизвестно кем занятой землей. С каждой секундой таял запас горючего; скоро он совсем кончится, и тогда неизбежна посадка. А куда? Хорошо еще, если где-то на своей территории, хотя и в этом случае беды не оберешься – добрая половина машин при посадке вне подготовленного аэродрома будет, конечно, поломана. Но и это еще не самое страшное! Гораздо хуже, если под самолетами территория, занятая врагом!.. Что делать?

Во всех летных наставлениях пишется, что при полете в строю ведомые летчики обязаны, не полагаясь только на ведущего, вести контроль пути и поддерживать ориентировку самостоятельно. Всюду это пишется, всеми читается, но, увы, не всегда выполняется. Особенно в нервной обстановке предстоящего боя, встреч с истребителями врага, плотного огня зениток да еще в одном из первых в жизни молодых летчиков боевых вылетов. Летчики заблудившейся группы, не зная, чем помочь командиру, носились за ним беспорядочными курсами. Все – кроме одного. Неожиданно один из ведомых вышел на увеличенной скорости из строя вперед и покачиванием с крыла на крыло просигнализировал: «Следуйте за мной». У командира хватило рассудительности принять это предложение. Группа пошла за самым молодым из составлявших ее пилотов и через полчаса благополучно приземлилась на своем аэродроме.

Спокойствие, решительность, умение исправно делать свое дело в любой обстановке, проявленные молодым летчиком, были оценены командующим воздушной армией. Сержант Гофман получил орден Красной Звезды – первый из многих орденов, заслуженных им в боях Великой Отечественной войны.

Вылеты шли один за другим. Скоро Гофман из ведомого стал ведущим как мы уже знаем, редкому летчику удавалось доказать свое право на это столь наглядным способом. И быстро выяснилось, что штурмовики очень любят ходить на боевые задания в составе групп, возглавляемых Гофманом. А надо сказать, в таком деле, как оценка своего ведущего, боевые летчики не ошибаются. Основания охотно идти в бой за Гофманом у них, конечно, были, и основания веские. Мало кто умел так построить маршрут, так зайти на цель, так организовать подавление зенитных средств словом, так по-умному провести весь боевой вылет, чтобы не только задание выполнить полностью (это, разумеется, самое главное), но и вернуться домой, не потеряв никого из своих ведомых. Не терять ведомых! Трудно представить себе репутацию, которая ценилась бы выше во фронтовой авиации.

Кубань, Крым, Прибалтика – все дальше на запад двигалась наша армия, все новые листы карты заправляли в свои планшеты наши летчики.

После 150 боевых успешных вылетов Гофман перелетел на своем ИЛ-2 в Москву и передал эту уникальную по живучести машину главе создавшего ее коллектива – главному конструктору Сергею Владимировичу Ильюшину.

А потом вернулся на фронт и успел до конца военных действий сделать еще более двух десятков боевых вылетов на новом, более скоростном штурмовике ИЛ-10, подаренном ему главным конструктором.

Когда война окончилась, Герой Советского Союза капитан Г. Б. Гофман поступил в Академию Военно-Воздушных Сил, окончил ее, служил заместителем командира гвардейского авиационного полка, преподавал тактику ВВС на знаменитых армейских курсах «Выстрел», словом, еще многие годы работал в авиации – в воздухе и на земле.

Писать Гофман начал еще на военной службе. Первые его произведения – повесть «Самолет подбит над целью», рассказы «Спасибо летчикам», «Совесть», «Необычайный перелет» – связаны общей темой: автор рассказывал о том, что видел и пережил сам на войне. Позднее в круг его литературных интересов вошла и послевоенная авиация – явно удачными оказались очерки о летчике-испытателе Владимире Ильюшине и парашютисте-испытателе Евгении Андрееве.

В самое последнее время Гофман начал плодотворно работать над, казалось бы, совсем новой для него темой – о коммунистах и комсомольцах, участниках подпольных боевых организаций, действовавших в годы Великой Отечественной войны на оккупированной врагом территории. Говорю «казалось бы», потому что, в сущности, это не новая для Гофмана тема. Это та же самая высокая тема героизма, преданности своей стране и своему делу, тема о бессмертных подвигах настоящих людей, не щадивших жизни ради победы над врагом. Да и сами подпольщики, о которых рассказывает автор, по своим мыслям, чувствам, поступкам очень похожи на описанных им же ранее летчиков, стрелков, механиков нашей боевой авиации. Наверное, такое сходство не случайно – боец всегда остается бойцом, где и как бы он ни вел бой.

Факты, лежащие в основе произведений Генриха Гофмана, захватывающе интересны. И автору удастся не растерять эту интересность по дороге к листу бумаги. Но я не собираюсь разбирать сейчас литературные достоинства и недостатки книги – пусть о них судит сам читатель. Моя задача другая: просто представить автора, рассказать, что он за человек, как и откуда пришел в литературу.

И все же об одной характерной особенности повести Генриха Гофмана хочется сказать: все, что он рассказывает читателю, – правда. Та самая подлинная правда, малейший отход от которой так вредит многим произведениям документальной прозы, даже вышедшим из-под пера авторов, гораздо более опытных, чем Гофман. А его произведения настолько добросовестно документальны, что вызывают порой вполне конкретный резонанс в самой что ни на есть реальной жизни. Так, по фактам, собранным, а затем описанным Гофманом, нам стали известны боевые дела таганрогских подпольщиков, и в дни двадцатилетия Победы советского народа над фашистской Германией 32 человека из их числа были награждены орденами и

медалями, а руководителю подпольной комсомольской организации города Таганрога Семену Григорьевичу Морозову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Один Герой нашел другого!

А женщина, предавшая подпольщиков, была – по тем же самым, опубликованным Гофманом материалам – отдана под суд.

Говоря о славной традиции активного вторжения нашей художественной литературы в благородное дело восстановления правды о героях войны и их подвигах, мы называем прежде всего имя зачинателя и активнейшего проводника этой традиции Сергея Сергеевича Смирнова. Сейчас мы видим, что он имеет достойных последователей.

Читатель найдет в этой книге портреты замечательных людей, настоящих героев в полном смысле этого слова. И трудно назвать человека, который имел бы большее моральное право рассказать нам о них, чем автор книги Герой Советского Союза Генрих Гофман.

ЦГТБ имени А. П. Чехова