

ем. Раздались дикие крики и стоны. Танкисты остановились и стали помогать пострадавшим. В кромешной темноте трудно понять, кого, откуда и куда надо вытаскивать. Многие из раненых были отправлены в санчасть на попутных автомашинах.

Я же в течение этих неприятных минут сидел в неглубокой яме, наглухо придавленный кузовом мастерской, слушал крики и стоны моих товарищей и тихо ждал своей очереди. Винтовка, с которой в то время я не расставался, была сломана, а ее погнутый ствол упирался в обшивку кузова. Один из танков натянул трос и аккуратно поставил нашу мастерскую на все четыре колеса. Я вылез из ямы, присоединился к товарищам, и мы пошли на аэродром по грязной, избитой танками дороге. Водителями танков и нашими спасителями оказались рабочие керченского завода, окончившие ремонт пяти танков и перегонявшие их на фронт.

На следующий день обещанный командованием самолет за нами так и не прилетел. Была дана команда: добираться до станции Абинской своими силами и средствами. Силы у нас еще были, но средств не было.

Немцы приближались. 1 ноября был взят Симферополь, 3 ноября — Феодосия, 4 ноября бои начались на Акмонайских позициях. Наши войска, оборонявшие Крым, измотанные непрерывными боями, не пополнялись резервами, управление войсками было нарушено.

Мы, трое авиационных механиков, готовились к дальнейшему отступлению. Собрали и сожгли все чемоданы и парашютные сумки, в которых находились личные вещи погибших летчиков и техников, выбрали себе новое обмундирование, прихватили с собой бортовые пайки и маломерный бочонок с коньяком, который нашли среди вещей погибших летчиков. Коньяк был отличным, но обстановка на пути в Керчь была настолько сложной, что нам пришлось его обменять на места в грузовой автомашине ГАЗ. Этот бочонок позволил нам достаточно быстро добраться до Керчи.

Далее мы двинулись к переправе через Керченский пролив.

ПЕРЕПРАВА

6 ноября 1941 года погода была теплой и пасмурной.

В этот день с самого утра мы искали желанную переправу, которая позволила бы переправиться с полуострова Крым на Кубань и выполнить приказ — явиться на аэродром в станице Абинской. Действующей переправы мы не обнаружили. Может быть, она и существовала несколькими днями раньше — плохо организованная, слабо защищенная от налетов немецких самолетов и не обеспеченная необходимыми плавсредствами.

На улицах Керчи было спокойно, хотя порт и Керченский пролив непрерывно контролировались немецкой авиацией и периодически подвергались бомбежкам.

Отсутствие организованной переправы не позволило многим беженцам из южных районов Украины продолжить свой путь на восток. Этим и воспользовались фашисты: многие беженцы были расстреляны. Мы же сидели на пустынном берегу и обдумывали наиболее оптимальные решения по преодолению пролива. Решили собрать из подручных средств деревянный плот с парусом и веслами. Нам казалось, что если плот будет спущен на воду севернее Керчи, то успех переправы будет гарантирован.

Только мы собрались покинуть берег Черного моря, чтобы пойти к берегу Азовского, как тишину нарушил неторопливый рокот дизельного малооборотного двигателя. Прямо рядом с нами возник из тумана и уткнулся в берег тупым носом катер с военно-морским флагом.

С катера послышался спокойный голос командира:

— Как дела, авиация? У вас что, разбор полетов?

Мы ответили, что у нас проблема с переправой на кубанскую землю и что, возможно, скоро