

БОРИС ТИХОМОЛОВ

НАГРАДНОЙ ЛИСТ*

1. Фамилия, имя и отчество — ТИХОМОЛОВ Борис Ермилович,
2. Звание — капитан. 3. Должность, часть — летчик 750 авиаполка даль-
него действия.

Представляется к ордену «Красное Знамя».

4. Год рождения — 1913. 5. Национальность — русский. 6. Партий-
ность — кандидат ВКП(б) с 1939 г. 7. Участие в гражданской войне,
последующих боевых действиях по защите СССР и Отечественной войне
(где, когда) — не участвовал. 8. Имеет ли ранения и контузии в Отече-
ственной войне — не имеет. 9. С какого времени в Красной Армии — с ап-
реля 1942 г. 10. Каким РВК призван — не указано. 11. Чем раньше
награжден (за какие отличия) — имеет благодарность от командования
эскадрильи и полка за успехи в боевой работе.

Краткое конкретное изложение личного боевого подвига или за-
слуг.

Прибыл в 750 авиаполк в апреле месяце 1942 г. из гражданского воз-
душного флота, за короткий период времени овладел в совершенстве но-
чными полетами на самолете ИЛ-4 и успешно произвел 25 боевых вылетов,
из них 23 вылета ночью, в составе экипажа: штурмана Елисеева, в/стрел-
ка-радиста ст. сержанта Шкода Н. и воздушного стрелка Китнюк, по
бомбардированию аэродромов, жел.-дор. узлов, эшелонов, мотомехчастей
и скопления войск противника в районах военных действий: Смоленск,
Орша, Витебск, Брянск, Харьков, Курск, Воронеж и др. Задания в своем
большинстве выполнялись успешно. Отличный летчик, летает на боевые
задания с большим желанием. Материальную часть самолета ИЛ-4 знает
хорошо и грамотно эксплуатирует. В работе инициативный, находчивый,
смелый и настойчивый при выполнении боевых задач. К себе и подчинен-
ным требователен и пользуется деловым авторитетом как лучший летчик.
Дисциплинирован, идеологически выдержан, политически и морально
устойчив. В общественной работе и политической жизни эскадрильи уча-
стие принимает.

Достоин правительственной награды ордена «Красное Знамя».

Командир 750 АПДД подполковник Щ е р б а к о в
Военный комиссар батальонный комиссар М о р о з о в

20 июня 1942 г.

* Публикация В. Ф. Суворова.

Б. Е. ТИХОМОЛОВ

Фотография. Москва, Кремль,
12 января 1943 г.

Собрание Б. Е. Тихомолова, Сочи



ЗАКЛЮЧЕНИЕ ВОЕННОГО СОВЕТА ОКРУГА

Достоин правительственной награды — звания Героя Советского Союза.

За Командующий авиацией ДД
генерал-лейтенант авиации Голованов
Член Военного Совета АДД
дивизионный комиссар Гурьянов

30 ноября 1942 г.

Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 31.12.1942 г. присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

Архив МО СССР, ф. 33, оп. 793 756, д. 47, л. 262.

ПО ПОВОДУ НАГРАДНОГО ЛИСТА*

Сочи, 11 марта 1965 г.

Сердечное спасибо вам за ваше письмо и за наградной лист, который вы мне прислали. Мне он дорог, этот лист, своим «подтекстовым» содержанием и датами.

Посудите сами. В полк я прибыл 1 апреля 1942 г. Из-за недостатка материальной части нам — вновь прибывшим — летать не давали. Друзья

* Из письма Б. Е. Тихомолова в редакцию «Литературного наследства».

мои этим не смущались и принялись довольно весело проводить время. Я же считал, что если хочешь подольше пожить, то значит надо больше упражняться в летном мастерстве, даже если это мастерство связано с боевой обстановкой. От войны так и так не убежишь, воевать все равно придется, так уж лучше это сделать пораньше и не дисквалифицировать себя бездельем.

Сначала я попытался уговорить ребят на «бунт», но безуспешно, тогда я пошел к командиру полка один и потребовал, чтобы мне дали самолет. В армии я не был и поэтому вел себя, очевидно, несколько вольно и, наверное, оригинально. Надо мной посмеялись, но все-таки самолет дали, правда, через некоторое время, и я стал летать.

Первый свой боевой вылет я сделал днем 25 мая. Разумеется, я старался не ударить в грязь лицом и показать все свое мастерство гражданского летчика. Штурман и остальные члены экипажа были буквально ошарашены той культурой полета, которой обладали почти все гражданские летчики. Как на зло, в этом моем первом полете за мной увязались два «мессера». Я здорово перетрухнул, потому что был совершенно беспомощен со своими «шкасиками»* против их авиапушек, из которых фашистские асы палили с километровой дистанции. Был бы этот мой полет последним, если бы я не сумел вовремя дотянуть до облаков. Над целью мы вывалились из облаков на высоте 300 метров, с бреющего полета отбомбились по скоплению эшелонов с живой силой противника и обстреляли бегущих в панике солдат из пулеметов.

Не скажу, чтобы я чувствовал себя в грохоте бомбовых разрывов и в трескотне пулеметных очередей очень-то уютно, но все же, уходя от цели боевым разворотом, я успел посмотреть, что мы там натворили.

Наверное про меня спрашивал командир у штурмана и членов экипажа, потому что на следующий день на доске приказов я прочитал объявленную мне благодарность.

И вот, только сейчас я узнал, оказывается, и месяца не прошло с тех пор, как я стал летать, а на меня уже был написан наградной лист (20 июня). Конечно, это было чрезвычайно рано, и лист этот оставили «отлежаться».

Но вскоре мы начали готовиться к полетам на Берлин и другие столицы воюющих с нами государств. Тут уж мне и карты в руки. По дальним полетам я был спец. Наши ИЛ-4 не были приспособлены для таких дальних расстояний — не хватало горючего, и для того, чтобы дойти до Берлина и дотопать обратно, нужно было приложить нечеловеческую злость и старание, а главное, конечно, — умение. Всего этого у меня было в достатке, и получилось так, что когда мы закончили эти глубокие бомбардировочные рейды, то самое наибольшее количество полетов на Берлин, например, (из трех полетов три) было только у меня и у Молодчего, а так как мы, бросая бомбы на цель, тотчас же докладывали об этом по радио лично Сталину, то в Кремле было известно, что и как. Последний полет на Берлин был 9 сентября 1942 г. Меня там подбили, но мы сумели дойти, и рано утром в промозглую погоду я кое-как усадил свою измолоченную вдрыз машину на Центральном аэродроме Москвы. Конечно, пошел шум, и к нашему самолету открылось паломничество лимузинов с генералами. Они смотрели, ахали и вытаскивали застрявшие в узлах самолета осколки от зенитных снарядов.

Потом мне говорил наш командир дивизии, что когда Сталин проверил списки летчиков, намечаемых к присвоению звания Героя Советского Союза, то спросил просто: «А почему я не вижу в списках Тихомолова?»

* Шкасики — шутовское название авиационных скоростных пулеметов «ШКАС».

Этого было вполне достаточно, чтобы к наградному листу где мне намечался орден «Красного Знамени», была сделана соответствующая приписка.

Вот и всё! Так, совершенно неожиданно и для себя и для других, я «отхватил» Золотую звездочку, мой штурман — Николай Гаврилович Елисеев — орден Ленина, радист Николай Шкода — «Красную Звезду», а стрелок Китнюк — медаль «За отвагу».

О ЛИТЕРАТУРНОЙ РАБОТЕ Б. Е. ТИХОМОЛОВА*

Летчик, Герой Советского Союза, Борис Ермилович Тихомолов писателем-профессионалом стал сравнительно недавно. Первый его рассказ появился в 1950 г. Затем, после пятилетнего перерыва, он возобновил литературную работу — его рассказы, очерки и критические статьи стали появляться в различных газетах и журналах. Первая книжка его рассказов «Сапар-батыр» вышла в Москве, в Детгизе, в 1958 г.

Уже в этом небольшом сборнике проявилась писательская «жилка» Бориса Тихомолова, его способность лирически и лаконично рисовать суровую природу Средней Азии и мужественных людей-летчиков. В литературном труде Тихомолов обрел свое второе жизненное призвание. Он пришел в литературу не просто как бывалый человек, многое повидавший и поэтому обратившийся к воспоминаниям, а именно как художник, по-своему смотрящий на мир и обладающий умением разговаривать с юным читателем.

Написав затем «чисто» детскую повесть «Кряка» (1960) — о школьниках кубанской станицы, — он показал себя человеком, умеющим вживаться и в новый, впервые открываемый материал. Тираж повести, приблизившийся к 400 тысячам экземпляров, говорит сам за себя.

В течение последних лет Борис Тихомолов упорно собирает материал для новой «детгизовской» повести о кубанских рыбаках и готовит автобиографическую повесть «Как я стал летчиком».

* Справка написана В. Б. Бакалдиным.