Да, да, именно так и называли наших славных, отважных и героических лётчиков в прошлом — Сталинские соколы. Сталин большое внимание уделял и авиации, и лётчикам. Вот о них, о героях, асов, «сталинских соколах», некоторых из которых автор знал лично, и пойдёт речь. Всё детство автора прошло среди лётчиков морской авиации. Не имели мы в то время авианесущих кораблей, но действовали и воевали они над морем. Уже в сентябре 1941 года бомбили фашистскую столицу — Берлин. Штурмовали морские базы врага, такие, как Пиллау или охотились за финскими броненосцами.

Однажды, прогуливаясь по Парку Победы, проходя по аллее Дважды Героев Советского Союза, как всегда поприветствовал, знакомого мне Василия Ивановича Ракова, с которым посчастливилось встречаться. Вспомнил, что о нём уже написан очерк: «Случайная встреча». Мысль потекла дальше, написан и очерк о моём дядюшке Викторе Ефимовиче Шарае: «Вся жизнь, как подвиг», который воюя добровольцем в Китае, в 1938 году совершил один

из первых таранов — японского аса, красу и гордость морской авиации Японии — капитан-лейтенанта Нанго Сигаэки. После его гибели по всей Японии был объявлен пятидневный траур.

Вот и решение пришло. А не написать ли книгу[1], начиная с этих очерков.

Начать хочется с того, кто ближе, кому и посвящается данная книга, с моего дядюшки, в семье которого я прожил многие тяжёлые годы. Рассказать о славном его пути, на котором все события равнялись подвигам. С этого сталинского сокола я брал пример и стремился тоже стать лётчиком. Очерк о нём написан ранее тоже в память о легендарном лётчике, Викторе Шарае, который заменил мне моего отца, погибшего в Великую Отечественную войну. Виктор Ефимович Шарай — яркий человек, освоивший за долгие годы службы практические все советские истребители, в том числе и реактивные.

В руках у меня пожелтевший от времени журнал «Ленинград» №№ 7, 8 за 1940 год. В журнале напечатан очерк С. Варшавского и Б. Реста «Воздушный поединок» с интригующим началом: «О мужчины и женщины, старики и дети! Наденьте платье печали! Божественный император объявляет пятидневный национальный траур. О горе, горе! Погиб наш знаменитый лётчик, погиб воздушный дракон». Далее рассказывается, как погиб национальный герой, по поводу которого пять дней вся Япония пребывала в трауре. Пять дней радиостанции Японии под заунывную музыку и бой барабанов повторяли имя поверженного аса. Имя этого легендарного в Японии лётчика, сына и внука адмиралов автор повествования узнал более чем через пятьдесят лет. Очень любезно оказал ему помощь японский консул, тогда ещё в Ленинграде, в 1990 году, Тацуси Мориидзуми. Мориидзуми заказал в Японии ксерокопию той самой газеты, где подробно освещалось это событие. Японский лётчик, это опытный ас капитан-лейтенант ВВС Нанго Сигеаки, с которым пришлось сразиться в небе Китая нашему сержанту Виктору Шараю.

---

[1] *Ширский В.Е.* Сталинские соколы атакуют. СПб., 2022.

Виктор Ефимович Шарай

Далее, видимо, необходимо пояснить, почему в Китае появились наши лётчики и на чьей стороне они воевали. Красная армия Китая в те годы уже существовала, но Мао-Цзе-Дуна мало ещё, кто знал. В стране правила партия Гоминьдан под председательством Чан-Кай-Ши. Советскую помощь Чан Кайши начал получать еще до оформления единого фронта с китайскими коммунистами. Важное политическое значение для Национального правительства партии Гоминьдан, имел заключенный между СССР и Китаем 21 августа 1937 года договор о ненападении. Согласно договору Китайская армия стала получать из Советского Союза помощь вооружением. В Китай направлялись крупные партии вооружений, боеприпасов, танков и самолётов.

Советский Союз единственное государство, которое вызвалось помочь Китаю.

Полпред СССР в Японии, анализируя цели японской агрессии в Китае, писал 5 сентября 1937 г. в Москву: «Нам надо всё время учитывать, что вся эта авантюра имеет целью и нас. Когда они приведут в действие весь военный аппарат, подтянут к нему всю страну, то в случае какого-либо вдруг благоприятного оборота для них дел в Китае (или каких-либо событий в США, или в Англии, или в Европе), а может быть, даже из отчаяния, они могут броситься на нас, хотя бы и знали, что это дело рискованное.

Квантунский штаб, как я себе представляю, только и мечтает об этом». В этом словесно запутанном и мало понятном писании имеются ввиду желания Японии продвигаться к нашим границам.

Очень нуждался в то время Китай в поддержке с воздуха, поскольку с самого начала войны японская авиация безраздельно господствовала в небе. По японским данным в период с 14 августа по 10 октября 1937 года их ВВС сбили 181 китайский самолёт и ещё 140 уничтожили на земле. При этом японцы потеряли 39 самолетов. Гоминдановцы утверждали, что они уничтожили 327 японских самолетов, но это явная пропаганда и «липа».

14 сентября 1937 года на приёме в Москве китайская — гоминдановская делегация обратилась к Сталину с просьбой о посылке советских лётчиков в Китай.

К 21 октября 1937 года для отправки в Китай отобрали и подготовили 447 человек, включая наземный технический персонал, специалистов по аэродромному обслуживанию, инженеров и рабочих по сборке самолётов. Переодетых в «гражданскую униформу» лётчиков — добровольцев поездом отправили в Алма-Ату. Истребители И-15 и И-16 перегоняли из Алма-Аты в Ланьчжоу своим ходом.

В первые же дни после прибытия на фронтовой аэродром советские лётчики-истребители открыли боевой счёт. 21 ноября 1937 года наши лётчики — 7 истребителей И-16, в бою с 20 японскими самолётами над Нанкином, без потерь, сбили 3 японских самолёта: два истребителя «тип 96» и один бомбардировщик.

Ранним утром, когда всходило солнце. На боевое задание, в небо поднялись три наших истребителя. Неожиданно на горизонте показались девять точек. Противник! Вскоре стало ясно: девять японских истребителей сближались с нашей тройкой. Восемь японских самолётов пошли в атаку на два наших истребителя. Один, с изображением огромной совы на фюзеляже, выбрал в жертву третий истребитель. В его кабине находился тот самый непобедимый дракон, Нанго Сигеаки, лётчик умелый и опытный: быстро занял удобное направление для атаки. Шёл со стороны солнца, с востока. В кабине нашего истребителя находился сержант Виктор Шарай. Советский лётчик, ослепленный солнцем, почти ничего не видел. Японец атаковал. Раздался звук пулемётной очереди. Пули попали в патронный ящик нашего истребителя. Боезапас начал взрываться. Вести огонь стало невозможно. В это время японец допустил ошибку, видимо, не ожидая дерзкого ответа со стороны советского летчика, нырнул под атакующий истребитель. Пилот «Ястребка» резко повел ручку управления

от себя и крылом своего самолёта нанёс удар по кабине японца. Японский самолёт развалился и начал падать. Но и краснозвездный И-16 с отломанным крылом, быстро вращаясь, пошёл к земле. Надо прыгать! С огромным усилием, преодолев силу вращения, лётчик отделился от кабины. Вращающийся самолёт сильно ударил Виктора стабилизатором по спине и ноге. На мгновение потеряно сознание. Но, найдя в себе силы, лётчик резко дергает за кольцо замка парашюта. Хлопок, и купол раскрыт. Первый в жизни прыжок совершен. До этого прыгать ему не приходилось. Во время учебных прыжков в училище он болел. Так и выпустили лётчика из училища без прыжков с парашютом. Спускаясь, летчик проводил взглядом до земли остатки японского самолёта вместе с лётчиком. Затем и его самолёт врезался в землю.

Два наших истребителя продолжали бой с японской восьмеркой. В это время на помощь нашим приходит ещё один истребитель, ведомый лётчиком Губенко Г.П, впоследствии Героем Советского Союза. Он с ходу атакует японские самолёты. Один поджигает и резко уходит вверх, уводя японские самолёты за собой, давая возможность двум нашим истребителям уйти невредимыми на свой аэродром.

А парашют Виктора продолжал плавно опускать пилота в Янцзы. Самое время освежиться. Однако, приземление произошло на отмель реки. Освежиться после жаркого боя не пришлось. Раненая нога горела от боли. Подобрали лётчика китайские рыбаки, втащили его в свою джонку и доставили в своё расположение. Вскоре на прибывшей машине Виктора доставили на свою базу, в санчасть, где ему и оказали первую помощь. Там каждое утро он и слышал японское вещание о трауре. Японского языка он, конечно, не знал. Обо всём ему рассказало командование. Да, не знал в минуты горячего боя молодой советский лётчик — интернационалист, сержант Шарай Виктор Ефимович, только что окончивший Ейское лётное училище, что навстречу ему несётся «непобедимый» воздушный «дракон» капитан-лейтенант Сигеаки Нанго, одержавший в районе Нанчаня не одну победу в воздушных боях.

В вышедшей после гибели, Нанго Сигеаки, газете «Асахи Симбун», разместили фотографию японского лётчика в траурной рамке с перечислением его заслуг и сведениями о его происхождении. Да, судя по этой статье, это был воздушный «дракон». Фотографию своего противника, предоставленную автору японским консулом, не суждено было увидеть Виктору Шараю — он ушёл

из жизни в 1988 году. Сержант Виктор Шарай за этот воздушный бой был награждён орденом «Боевого Красного Знамени».

Почему же не стал Героем Советского Союза этот лётчик? Он же совершил один из первых таранов. Всё очень просто. Именно скромность и подвела: «Да, столкнулся я с японцем», — пояснил Виктор командованию. В госпитале ещё и провиниться успел. Пока залечивал рану — друзья приехали, поздравили с тараном, да и с тем, что жив остался. Разумеется, «врезали» за такое событие, наверное, больше, чем по сто наркомовских, какие-то анекдоты в ход пошли. Вот, видимо, анекдоты и подпортили героическую картину. В Москве, в эти годы, всё командование ВВС было снято, многих судили, кого-то и расстреляли, а тут анекдоты

Перед Сталинскими соколами, во всяком случае, в те далёкие годы стояли две задачи: первая не допустить прорыва бомбардировщиков противника к нашим объектам, позициям. Эту задачу решали истребители. Однако прорваться к самим бомбардировщикам, весьма, затруднительно, так как они идут в сопровождении своих истребителей. Второй задачей являлись сражения с сопровождением противника. Для этого выделялись отдельно силы, сковывающие боем истребители, а другая группа приступала к поражению бомбардировщиков. Итак, истребитель прорвался и преследует бомбардировщик противника. Сближаясь, встречается с отчаянным огнём стрелка. Желательно вывести именно его из строя. Если это удавалось, то задача практически была решена. Но на подлёте иногда обнаруживалось, что боезапас весь израсходован, а пропустить противника никак нельзя. Вот тут-то наши герои и настигали противника и наносили удар винтами по хвостовому оперению. После такого тарана судьба противника была предрешена. А наш герой частенько с погнутым винтом добирался до своего аэродрома. После таких таранов всем присваивались высокие звания Героя Советского Союза, с чем мы и встретимся в дальнейшем.

Как же проходили сражения истребителей? Им тоже необходимо уничтожить друг друга. Чтобы это произошло необходимо сблизиться и зайти или в хвост истребителю противника, или занять позицию и атаковать со стороны солнца, используя некоторое ослепление лётчика. В таких сражениях и использовались все элементы высшего пилотажа. Иногда приходилось сближаться навстречу друг другу. Сближаясь открывался огонь, который не всегда достигал цели, а иногда и заканчивался весь боезапас. Самолёты сближаются — это лобовая атака. Но наступает момент,

когда надо принимать решение — уклоняться или таранить противника. Уклоняться вправо, влево уже поздно можно столкнуться, манёвр по времени великоват. Проще пролететь чуть выше или нырнуть вниз. Если взять выше — это значит подставить своё «брюхо» под огонь и наверняка быть сбитым. Таким образом оставался простейший и скорейший манёвр — нырнуть вниз. Всё происходит в считанные доли секунды, и тут-то проявляется характер наших соколов — уничтожить, во что быто ни стало. Думать о жизни не приходится. Штурвал подаётся резко вперёд, и истребитель падает в пике. Если удар произойдёт носовой частью, то остаться живым шансов практически нет. Если удар придётся по противнику крылом, то шансы есть. После такого тарана, крыло отламывается, самолёт начинает падать и вращаться. Лётчику необходимо вовремя принять решение и покинуть самолёт. Здесь возникает другая опасность, что и произошло с Виктором Шараем. Удар ему пришёлся хвостовым оперением по спине и ногам. Необходимо открывать парашют, а где-то рядом падает и свой самолёт. Не накроет ли он парашют. В случае с В. Шараем всё дальнейшее сложилось удачно. Что это было — таран или случайное столкновение?

Из Китая Виктор Ефимович возвратился с двумя орденами «Боевого Красного Знамени» — и это в двадцать три года! Всю свою жизнь он ни разу не упоминал о схватке с «драконом», как о таране: «Таран, не таран, какая разница, главное одним врагом меньше стало и нечего вспоминать и говорить об этом. На просьбу бывшего лётчика В.Г. Кузнецова, жившего в городе Подольске, писавшего военные воспоминания, описать этот случай в Китае подробнее, Виктор Ефимович дал уклончивый ответ: «Было и быльем поросло, и писать об этом не стоит». Однако, видимо, что-то написал, проливающее свет на эти события.ьмо, в котором Виктор Ефимович всё-таки дал некоторые пояснения, В.Г. Кузнецов показал при встрече Главному маршалу авиации А.А. Новикову, который сделал однозначный вывод: «Это настоящий воздушный таран. Шарай, видимо, весьма скромный человек и поэтому в свое время не доложил, как следует, о таране, а жаль»! По поводу скромности маршал не ошибался

Через много лет после этих событий, китайские студенты, учившиеся в МГУ, рассказывали о двух таранах: о таране лётчика Г.П. Губенко и о таране В.Е Шарая. Передаётся, видимо, это от поколения к поколению, как легенда.

После выполнения интернационального долга в Китае Виктора Ефимовича направляют на Балтику, и в первый же день

по прибытии в Ленинград с ним происходит непредвиденное «ЧП». За бои в Китае ему присвоили звание лейтенанта. Идет по Невскому проспекту в штаб, доложить о прибытии. Одет Виктор в заграничный костюм-униформу спортивного покроя. В Китае для маскировки все такую форму носили. Вполне модныйкостюм — на молниях, светло зелёного цвета. На груди два ордена «Боевого Красного Знамени». Прохожие внимание обращают, особенно волнуют «молнии», да и два ордена при таком костюме. Ни дать, ни взять — диверсант, народ-то бдительности научен. Вскоре огромная толпа образовалась, за ним движется. Когда народу собралось побольше, окружили и схватили «шпиона», а тут кто-то предусмотрительный и милиционера ведёт. С большим трудом милиционер протиснулся сквозь толпу, документы проверил. Все в порядке. А вдруг поддельные? Пришлось Виктору Ефимовичу отправиться под конвоем милиционера и толпы в комендатуру. Там и то, не сразу разобрались. Но разобрались. Принесли извинения и на машине доставили в штаб.

Вскоре началась финская кампания. Снова война, снова боевые вылеты. Наши лётчики базируются на аэродром Копорье и Низино. Получает однажды Виктор Ефимович, командир эскадрильи, задание: атаковать и уничтожить подкрепление финнов, идущее по льду Финского залива. Взлетела эскадрилья.

Долетела до указанного места. Идут! Но почему не со стороны финнов, а от Кронштадта? Снижаются самолёты, идут на «бреющей» высоте. Моряки! Наши моряки, машут нашим самолетам. Рады увидеть поддержку с воздуха.

Шарай дает отбой.

— Не атаковать!

Других передвижений войск не обнаружено. Докладывает Виктор Ефимович в штаб. Из штаба приказ:

— Атаковать!

— Но это же наши моряки!

— Атаковать! Вы ошибаетесь!

Нет, такие приказы Шарай выполнять не может. Готов принести в жертву себя, но не людей. Прилетели на аэродром. За невыполнение приказа отбирают у Виктора Ефимовича оружие и арестовывают.

Военный трибунал, не иначе.

Но до этого дело не дошло. Вечером в штабе раздаётся звонок: командующий разыскивает лётчика, проявившего инициативу и находчивость. Надо добавить, и смелость. Нашли лётчика. Выпустили. И объявили благодарность от командующего, и личное его большое спасибо. Позже и награда нашла героя — орден «Красной Звезды».

Великая Отечественная война застает Виктора Ефимовича там же, на Балтике, в Низино, близ Петергофа. И с первых же дней — боевые вылеты, сражения на подступах к Ленинграду. Во время одного из вылетов друзья мысленно успели распрощаться со своим боевым товарищем.

Вылетел В.Е. Шарай ведущим, с ним ведомый, замполит, кстати. Обнаружили они фашистскую колонну, двигающуюся по дороге. Надо атаковать! Но на самолёты при подлёте к цели обрушился шквал зенитного огня. Шарай, чтобы уклониться от разрывов, резко спикировал. Ведомый решил, что самолёт сбит, и отвернул от цели. Оставшись один, лётчик второго истребителя улетел на аэродром и доложил о случившемся. Не верилось товарищам, что Виктора можно так просто сбить, он же ас.

Так оно и было. Спикировав, и выйдя из-под огня, Шарай направил самолёт в сторону леса. Летел, чуть не касаясь макушек елей. Пролетел над лесом, развернулся и неожиданно появился над колонной машин — атаковал реактивными снарядами и — в лес, и снова неожиданная для врага атака. Боевая задача выполнена, боезапас израсходован, много машин врага уничтожено. После этого он появился на своём аэродроме, на последних каплях бензина, перед своими товарищами, в грусти пребывающими.

Можно привести ещё один эпизод из боевых действий на Балтике. Однажды вернулся Виктор Ефимович с боевого задания с опозданием. Товарищи опять беспокоились: — Неужели сбили? Наконец-то появился на горизонте, на предельно малой высоте истребитель. Самолёт был похож на решето — весь в пробоинах. Лётчик в крови. Кровью забрызгана вся кабина. Самолёт попал в зону обстрела. Один из осколков пробил бензобак. Пожар не возник, но горючее стало вытекать. Надо экономить драгоценный бензин, уходить на аэродром, спасать машину. Очередной осколок, летевший в грудь летчику, задержался большим пальцем правой руки, которой лётчики держат ручку управления с гашеткой. Палец повис на коже, брызнула кровь. Болтающийся палец, явно, мешал управлять самолетом. Не раздумывая, Виктор Ефимович оторвал его и бросил под ноги. В таком состоянии он дотянул на последних каплях горючего до своего аэродрома. Друг Виктора, В.И. Парамонов, впоследствии генерал-лейтенант, на своём самолёте перебросил Виктора в госпиталь.

Война предстояла длительная, а лётчики выходили из строя быстро. Необходимо готовить новое пополнение в большом количестве, а готовить их некому, все на фронте. Верховное командование принимает решение: снять с фронта лучших лётчиков. Среди них и В.Е. Шарай, тем более, что при отсутствии большого пальца

на правой руке нечем нажимать на гашетку, вести бой. Да, воевали герои и без двух ног, так что палец, вроде бы и пустяк, но приказ приходит сверху. Его надо выполнять. Далее Виктор Ефимович занимает различные должности в лётном училище в Рузаевке.

Одна из первых должностей у В. Шарая в Рузаевке — инструктор. Много лётчиков подготовил В.Е. Шарай и готовил их с высоким качеством, о чём говорят вырезки из газет тех лет, которые бережно хранятся в семье В. Шарая. Некоторые из них с его фотографиями. Многие летчики вспоминают первого своего инструктора. Вспоминал о В.Е. Шарае в своём очерке и космонавт Г.Т. Береговой, вскоре после полёта в космос.

Был у В.Е. Шарая, в бытность его инструктором, такой случай: при самостоятельном полёте один из курсантов допустил оплошность. Самолёт при посадке подбросило, перевернуло и кинуло через проходившую в конце посадочной полосы дорогу. Совершенно случайно курсант остался жив, кабина самолёта зависла над канавой, что проходила вдоль дороги.

Подъехал к месту падения В.Е. Шарай.

— Куда, — спрашивает, — курсанта отвезли?

— Да он в медсанчасть пошел, отвечают.

— Как, пошел?

В.Е. Шарай в машину и в санчасть.

Живой! Немного ушибленный, но живой. И, что больше всего поразило Виктора Ефимовича, после всего случившегося курсант с тревогой в глазах спрашивает:

— Я буду летать?

— Будешь! — твердо обещает инструктор. Этот эпизод Виктор Ефимович запомнил на всю жизнь и часто вспоминал. Трудно было оставить этого курсанта в училище, много неприятных разговоров с начальством пришлось выдержать инструктору. А курсант всё-таки стал летчиком, прошёл всю войну и в восьмидесятые годы занимал высокий командный пост — командовал авиацией ВМФ — генерал-полковник В.И. Воронов.

Послевоенная служба тоже лёгкой не была. Начальник лётной инспекции Балтийского флота, академия. Начальник штаба лётного училища: Таганрог, Калининград, Ленинград, Куйбышев — такова география послевоенной службы.

Вот ещё один необычный эпизод из его жизни. Прибыли на Балтику новые самолёты. Лётчики встретили их с недоверием. Виктор Ефимович проверил их и облетал сам. Убедился, что самолёты отличные, но убедить в этом необходимо и молодых лётчиков. И надо же так случиться: в присутствии летчиков и командующего ВВС Балтийского флота, находившихся на аэродроме,

взлетал на новом самолете вновь прибывший командир, Герой Советского Союза, полковник М.В. Барташов. Самолёт оторвался от взлётной полосы и неожиданно, спикировав, ткнулся носом в болото, находящееся за взлётной полосой. Удар смягчило болото, но лётчик погиб, так как кабина погрузилась в трясину. Летчики в отчаянии: недаром не доверяли самолету. Виктор Ефимович сразу же определил причину: механик забыл открыть масляные краны, заклинило мотор, что позже и подтвердила назначенная для расследования комиссия. Но надо снять напряжение с лётчиков. Он просит командующего разрешить взлететь на следующем, таком же самолете. До сих пор не пойму, как после ЧП удалось уговорить командующего. Видимо, оба проявили мужество. Разрешение получено. Виктор Ефимович проделывает элементы высшего пилотажа и сажает самолет — доверие к машине восстановлено.

Очень жаль, что интереснейший бой в небе Китая не вошёл в анналы военно-морской истории, и не знают об этом событии молодые лётчики. Но лётчики ВМФ старшего поколения знали и слышали о таране, а многие знали самого Шарая Виктора Ефимовича. Многие известные лётчики позднее учились у него науке побеждать в небе. Все они характеризовали Виктора Ефимовича, как талантливого лётчика, человека большого мужества, безграничной доброты и потрясающей скромности. Такие качества, как честность, порядочность и преданность, красной чертой проходят через всю его жизнь: от любви к Родине до любви к жене и дочери.

Прошли годы военной службы. Родина наградила В.Е. Шарая тремя орденами Боевого Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, тремя орденами Великой Отечественной войны и многими медалями.

После ухода в запас В.Е. Шарай вернулся в свой родной город — в Москву. Без дела сидеть не мог, поступает на работу техником. Через некоторое время, узнав о его богатом опыте, об академическом образовании предложили занять должность в военной приёмке завода. В приёмке скоро поняли, если что-то принято Шараем — можно не сомневаться, если что-то не принято — лучше не подходить и не просить, компромисса не будет. А работал так, что молодёжь за ним не успевала. В период работы на заводе он награждается медалью «За трудовое отличие».

К семидесяти годам ушел на заслуженный отдых. Но отдыхать-то Виктор Ефимович не научился. Он весь уходит в воспитание своей очаровательной внучки Лизы. Старшая, Маша, уже в опеке не нуждалась. После огромной физзарядки весь день в делах, весь в заботах: то с внучкой, то по хозяйству, да и на дочку с зятем поворчать немного надо, приучал их к флотскому порядку, хотя и так

в доме все в порядке. И всё что ни делает, всё со знаком качества, всё отлично, как и всегда в своей жизни, как летал, как работал.

Не полон был бы портрет В.Е. Шарая, если остановиться только на этом, если не заглянуть вглубь, в юность его. Родился Виктор Ефимович 20 декабря 1913 года в Москве, — в Марьиной роще. Был железнодорожный переезд в Марьиной роще, у переезда будка — тут и работал отец Виктора Ефимовича. Рядом с будкой небольшой домик стоял, в 9-м проезде, там и жила вся семья. Детей было семеро, жили небогато. Поэтому труд с ранних лет был в семье законом. Уже с 15 лет он начинает трудовую деятельность. Завод «Станколит» — формовщик. До сих пор на заводе помнят своего прославленного ветерана, о чём говорится в газете завода «За Красное знамя» от 6 марта 1981года; в 30-е годы, газета называлась «Вагранка станколита». Фотокопии этой газеты, подаренные Виктору Ефимовичу, бережно хранятся среди его бумаг и фотографий. Смотрим эти копии. «Вагранка станколита» № 44 от 26 мая 1933 года: «Бригада Шарая показывает пример», здесь же и портрет бригадира; в № 60–61 от 27 июня 1933 года: «Говорит Шарай — бригадир лучшей бригады цеха». Другая заметка: «Оказывать повседневную помощь» — тоже о нём.

И вот письмо 1981 года, присланное В.Е. Шараю с завода «Станколит». «Уважаемый Виктор Ефимович! Очень просим Вас приехать к нам 23 февраля на встречу ветеранов с комсомольцами и молодёжью завода. Вы встретитесь с друзьями своей молодости. Вы, Виктор Ефимович, много сил и труда отдали нашему заводу. В 30-е годы Ваше имя хорошо знал каждый станколитовец. Вы были лучшим бригадиром формовщиков». Подписано письмо Героем Социалистического труда П.Ф. Кулешовым— председателем Совета музея, Е. Меркуловым — председателем завкома, В.В. Потаповой — директором музея.

В начале 1930-х годов появляется лозунг: «Молодёжь на самолёты!». Это важно и нужно для Родины! Виктор не раздумывая, направляется в военкомат и оттуда — в Ейское военно-морское училище лётчиков. После окончания училища в 1935 году — на Балтийский флот. А в 1937 году, среди лучших летчиков-добровольцев, отправляется в Китай для оказания интернациональной помощи китайскому народу в борьбе с японскими милитаристами, с чего и началось это повествование о настоящем человеке.

С трёх до семи лет, рос я и воспитывался в его семье. С пяти лет он заменил мне погибшего на фронте отца, был предметом мальчишеского хвастовства, а позже — гордости. Он был моим

воспитателем и наставником и в старшем возрасте. Как было не похвастать своим дядей перед друзьями — мальчишками, когда во время полётов, а трасса проходила над нашим домом в Калининграде, мы, сидя на бугорке в саду, ждали, когда он пролетит. И пролетал. И почему-то ниже других, или это так казалось, потому что этого хотелось. Во всяком случае, самолет, уже реактивный, всегда покачивал серебряным крылом. Об этом мы договаривались накануне. Возможно, и жена просила его об этом, — волнуясь и нервничая, она тоже следила за полетами, стоя у окна. И как только смолкал гул моторов, полеты заканчивались, раздавался телефонный звонок: Виктор Ефимович докладывал своему «командующему» — всё, как всегда в порядке. Только после этого жена успокаивалась. И всегда всё было в порядке. За всю лётную жизнь ему единственный раз пришлось прыгать с парашютом, да и то после тарана.

Как было не гордиться своим дядей, который сам, запросто, как в машине, катал племянника на По-2. Тихоходный самолёт, но всё же самолёт, а ведёт-то его дядюшка.

7 ноября 1987 года я вновь был в гостях в этом гостеприимном, милом доме. Как всегда, Виктор Ефимович шутил и балагурил. И снова разговор коснулся прошлого. И снова Виктор Ефимович ушёл от серьезного разговора: «Мы служили, летали, а о наградах не думали».

В скорбные минуты прощания с Виктором Ефимовичем в Траурный зал военного госпиталя им. Бурденко одними из первых буквально ворвались две женщины и мужчина с возгласами: «Вот он, вот наш Виктор!». Лет им было за шестьдесят, и значительно, но старыми их назвать никак нельзя. Это пришли отдать последний салют своему вожатому, пионеры из отряда, в котором в 31–33 годах Виктор Шарай был пионервожатым. Они после всех войн, после его сопряженной с опасностями службы верили, что такие люди не могут погибнуть, нашли своего вожатого, и каждый праздник присылали ему поздравления.

Я счастлив, что жизнь свела меня с этим прекрасным человеком, что я был близок к нему. Этими строками хочу воздать ему дань благодарности, уважения и памяти. Да, герои не умирают! Они продолжают жить в нашей благодарной памяти.

Санкт-Петербург