

# Мы учились воевать, воюя

Александр Ильич Федоров, доктор филологических наук (Институт филологии СО РАН), старшина 22-го гвардейского полка Aviации дальнего действия. Участвовал в боевых действиях под Москвой, в Смоленской области, Румынии, Венгрии, Югославии. Награжден орденом Отечественной войны I степени, медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда», «За оборону Ленинграда».



Сейчас, по прошествии многих десятков лет, с высоты нашего времени каждый из нас, прежде всего, пытается понять, почему в такой трагической ситуации, которая была в начале войны, нам всё-таки удалось одержать победу. Власть, которая искала врагов народа среди себя, среди мужиков, интеллигенции, огромное количество репрессированных, расстрелянных офицеров... За что, про что, в чем они виноваты? Ответа нет. По-видимому, никто из них не был виноват. Поэтому самое начало войны оказалось, фактически, без офицерского корпуса. Лучшее всего об этом сказал Твардовский: «Всех их, приговоренных к высшей мере, не воскресят и боги, а пока в боях непоправимые потери несут осиротевшие войска».

Наша подготовка к войне была не на высоком уровне. Авиаторов готовили, можно сказать, удовлетворительно. Что это значит? Это — тренировочные полеты: взлет, посадка, режим полета, знание машины. Но к бою авиация была не готова. Я был стрелком-радистом и неплохо знал воздушную стрельбу. Но, когда бой идет, нужно учитывать ракурс расположения немецкого самолета по отношению к нашему курсу, расстояние, скорость, чтобы упреждающая очередь попадала в немецкий истребитель. Всё это я знал, но всё-таки на третьем вылете нас подбили...

Самолёты наши были, как известно, не лучшими — любая пуля пробивала, даже пилот не был защищен, стрелок-радист тем более. Скорость нашей машины СБ (Скоростной бомбардировщик) — за 400 км в час, а у немецкого истребителя «Мессершмит-109» — 600 с лишним. Вооружение — пулемёт «ШКАС» (Шпитального-Комарицкого авиационный скорострельный) — 2 тысячи выстрелов в минуту. Скорострельность нужна, но прежде всего нужна убойная сила, а у «ШКАСа» с его калибром 7,62 мм она была 300 метров. Представьте себе воздушный бой: у немцев истребитель мог стрелять с километра, с 800 метров — уничтожал стрелка-радиста, потом заходил плотную и расстреливал нашу машину. Потери нашей авиации были в пять раз выше, чем у немцев. Зенитная артиллерия у них была просто великопленная. Ну а у нас... У нас была бравада: летать выше всех, дальше всех, воевать на чужой территории — всё это оказалась риторика и больше ничего.

Помню первые встречи с войной — под Сталинградом. Это был конец июля — начало августа 1942 года. Мы — курсанты, молодые пилоты, стрелки — ждём на аэродроме, когда нас сведут в летную столовую и покормят. Видим, возвращаются из полета три машины, одна садится поперек взлетно-посадочной полосы. Думаю, что случилось — пилот что ли куда не годится? Оказывается, хвостовое оперение перебито, руль поворота не действует — пилот посадил машину, как мог. Вышел из этой машины старший лейтенант, фамилию я его запомнил — Масленников — подошел к нам, гневный, расстроенный, лоб, видимо, осколком поцарапанный: «Ну, что, орлы с курятника, прислали вас воевать? Умеете воевать? Прежде всего знайте, что не выше всех и дальше всех, а долетите, ради бога, до Котельниково — там наша пехота мрет, как мухи!»

Весь полк фактически за две недели был разбит под Сталинградом. Оставалось несколько машин, их нужно было перебазировать на другой берег Волги. Помню день перебазировки: переправляемся на плотах — Волга там широкая, — а город весь горит... Сейчас известно, что за один тот день погибли 43 тысячи жителей. На самом деле больше, потому что в Сталинграде люди отступали с западных областей России и Украины. Скопление народа там было огромное. Раненых переправляли на волжских речных пароходиках, и немцы с бреюющего полета расстреливали эти пароходики, бросали фугаски. Наша бедолага-пехота бросалась через борт в воду — пароходик горит, его крутит по Волге... Мы бросились на помощь, но спасти никого не удалось, раненые тонули сразу...

И тут, конечно, возникала дикая ненависть к немцам, просто звериная. Потом это чувство ещё больше усиливалось. Однажды мы сопровождали подбитые машины — их надо было доставить через Эльтон и Баскунчак, городишки под Сталинградом, разрушенные полностью. Машины были рассредоточены на железнодорожной станции, и помню — женщины с Украины скот гнали, а немецкие истребители их расстреливали с бреюющего полета. Бедные худобы с пробитыми животами падают — это была страшная картина... У нас были пистолетики, и пилот, который был со мной, стал стрелять из пистолета по истребителю. Какой-то мужичок, по-видимому, рабочий, выругался: «Что вы делаете? Ваше место — вон там, в небе, а вы разделились, как петухи...» Было и стыдно, и было чувство такой безысходности — что же дальше, чего мы стоим?

Те же чувства переживали, по-видимому, и многие другие, не только авиаторы. Потом положение стало налаживаться. Позже мне пришлось воевать в авиации дальнего действия. Это было уже совсем другое дело. На американских «Боингах-25-Митчелл». Конечно, по сравнению с нашими СБ или Пе-2 они были лучше, ничего не скажешь. Бомбовая нагрузка у «Боинга» была две тонны, можно было больше брать, если на близкое расстояние лететь. Пулемёты «Кольт-Браунинг» калибра 12,7 мм, два мощных мотора «Ай-циклон»... Если один мотор подбил, пилот сваливал машину на работающий мотор, а подбитым ставил ребром лопасти винта, чтобы не было лобового сопротивления — и можно было дотянуть до своих. Так однажды и случилось, когда мы бомбили немецкие позиции.

Мне не посчастливилось, что у нас в 22-м полку Aviации дальнего действия было несколько отличных командиров экипажей — лётный состав АДД формировали из пилотов Аэрофлота. Пилоты и штурманы из гражданской авиации были хорошие специалисты, но многие даже стрелять из пистолета не умели. Помню, я учил стрелять из пистолета Мишу Каспарова. Он был великопленный пилот, чувствовал машину, как свой организм, а из пистолета не мог стрелять... Но были в полку и несколько кадровых военных: мой командир Иван Гаврыш, капитан Кравцов, Гайворонский, командир полка Иван Егорович Гаврыш, Герой Советского Союза, прежде, чем я стал у него стрелком, похоронил одного за другим четырех убитых стрелков.

«Боинг», хотя и был хорошей машиной, но у него было слабое место, так называемый «дедспейс» — мертвое пространство за хвостовым оперением в виде острого угла, которое не простреливалось нашими пулеметами. Что же оставалось делать пилоту? Пикировать? Но «Боинг» — не пикирующий бомбардировщик, и если бы даже пикировал, истребитель его моментально нагонит. Так вот, Иван Гаврыш и капитан Кравцов использовали такую фигуру, которая называлась «уйти юзом»: пилот снижал скорость, выпускал закрылки, возник эффект парашютирования, машина проседала и делала небольшой разворот, под углом уходя в сторону и вниз. Немецкий истребитель, обладавший скоростью до 650 км, не мог повторить этого манёвра — его по инерции уносило вперед. Пока истребитель делал разворот, нужно было снизиться и где-нибудь на фоне леса, где самолет не так заметен, уйти в сторону. Так мы ушли дважды.

Отстреливаться лучше было, когда полк

шел в плотном строю, тогда групповым огнем можно было подбить или сбить истребителя. Но летали мы больше ночью, а в темноте строй было выдержать невозможно, да и незачем это было делать. Нашей задачей были не ковровые бомбометания, а точечные — по железнодорожной станции, городу, порту, аэродрому, скоплению войск, танков... Летали мы из сначала Подмосковья, из местечка Астафьево, со станции Щербинка, между Москвой и Подольском. Выпускали одного за другим экипажи, самолеты взлетали и шли по маршруту, как у нас говорили, «гусём», один за другим на цель. Полеты длились четыре-пять часов, на сколько хватало горючего.

Бомбили, конечно, по-разному, поскольку и лётный состав был разный. По возвращении во время так называемых разборов полетов нужно было точно и прямо, независимо от чинов и званий, сказать, отчего был неудачный вылет, почему погиб экипаж. Это помогало, то есть учились воевать, воюя, и мы, авиаторы.

Война учила нас быть беспощадными. Помню, сбросили мы бомбы на Брестлавль (это было уже начало 1945 года), оставалось еще проштурмовать дорогу Брестлавль—Берлин. Отступающих немцев было много. Радист отказался стрелять, Гаврыш выругал его матом и говорит мне: «Садись, Сашко, дай им...» А там и военные отступали бедолаги, и на каких-то колысках ехали, видно, мирные жители — вот наша эскадрилья и проштурмовала эту дорогу... Это оставило очень неприятное впечатление, но немцы поступали куда хуже. Когда мы летали через Ленинград бомбить Пулковские высоты, нас подбили, и два дня потом я ходил по Ленинграду, узнавал знакомые места (я до войны в Питере учился). Навстречу попадались люди, больше похожие на тень.

Как выходили на цель? Первый, ведущий экипаж (чаще всего это был наш), вывешивал над целью светящиеся авиабомбы (САБы). Когда мы подлетаем к цели, километров за 30—40 было видно, что там происходит — в воздухе ночью далеко видно. А у немцев была такая тактика — весь огонь переносить на ту машину, которая попала в прожектора. Летишь и видишь — прожектора схватили машину, и весь огонь по ней. Машина загорается, прожектора провозжат её до земли — столб огня, и всё. Мы летим туда, уходя от прямой атаки и мог рассчитывать боковой выход на цель, там, где было меньше огня и не было истребителей. Бросали бомбы и резким снижением уходили из зоны обстрела.

Летали мы не только бомбить — возили грузы сербским и польским партизанам. Это были самые опасные полеты. Сербские партизаны воевали в горах, туда и нужно было сбрасывать боеприпасы и медикаменты по установленным сигналам. Сигналы — это фигуры из костров, крест или треугольник. Скажем, по заданию надо было сбросить груз на три-четыре треугольника. Прилетаем, а там штук двенадцать треугольников по разным местам. Снизиться, чтобы узнать, где реальная цель, ночью в горах невозможно из-за опасности зацепиться за выступ и ружнуть. Радист связывался с полком, запрашивал, куда бросать груз. Были случаи, когда возвращались с грузом назад или часть груза попадала к немцам, и вылеты считались неудачными. За неудачный вылет не платили, за удачный дальний вылет левый пилот, командир корабля и штурман получали по две тысячи рублей, правый пилот, стрелок, стрелок-радист — по тысяче. Тысяча рублей — это тогда были деньги. Их выдавали сразу, и я их тут же посылал маме. На тысячу мама могла в деревне купить два пуда ржи, которых хватало на месяц. Никто не отказывался от дальних полетов, многие соглашались летать и вне очереди, и я в том числе. Погибнуть можно было и на ближней цели, и на передовой, а для полетов на дальнюю цель нужно было быть выносливым, обладать хорошей реакцией, а главное — уметь отбить атаку. Ночью это было сделать трудно.

Как нас встречали? Под Москвой, конечно, радостно — свои люди. Кормили нас хорошо, а когда мы выходили из столовой, вокруг стояли дети с голодными глазами. Мы забирали из столовой куски хлеба, подкармливали их. Перелетели на Укра-

ину, на аэродром Калиновка в Винницкой области — там тоже люди нас встречали очень хорошо, хотя это была уже западная часть Украины. Правда, бандеровцы там пошаливали, но нас они боялись, потому что у нас у каждого был пистолет, и шулки с нами были плохи. Работали в войну там немолдые женщины и девочки. Парней почти не было, всех забрали: одних немцы угнали, других мобилизовали в нашу армию. Девушек многих в Германию угнали.

Помню, однажды мы неудачно сели, на одном моторе, на пашню под Москвой, у командира возникло размыкание позвонков, и он, бедняга, так мучился, что его отправили лечиться в Москву, а нам позволили две недели отдохнуть. Тогда отдых был роскошью, и вот мы, авиаторы, откормленные, пошли вечером туда, где собиралась молодежь, девушки, в основном, «спивали песни», танцевали. Подошел я к одной девушке, раз потанцевал с ней, второй, она мне и говорит: «Дядька, витечесь от меня, бо ты дуже старый». Бог ты мой, думаю, почему же я старый? Пришел домой, посмотрел в зеркало: действительно, бледный, изможденный, постаревший. Каждый вылет — это четыре с половиной часа страшного напряжения: свои могли обстрелять по ошибке, если чуть-чуть сбился в сторону, по маршруту немцы расставляли зенитную артиллерию крупно- и мелкокалиберную. Хорошо, что командир полка был человек разумный и во время разборов полетов соглашался с предложением пилотов «обходить листом» опасные места, чтобы избежать зенитного огня. Комиссар полка ничего в этом не понимал, но пытался внушить нам, что мы трусые. А какие мы трусые, если искали способы не погибнуть? Сам-то он не летал.

На чужой территории встречали нас по-разному. В Румынии — враждебно, офицеры румынской армии смотрели свысока, иногда даже оскорбляли нашего брата, что им обходилось дорого — мы были не дураки подражать. В Югославии встречали великолепно. В местечке Петроуград, на юге, сели мы на аэродроме, а местные жители окружили повозками-двуколками. Усатые такие сербы в высоких шапках, в армяках, рядом жена или дочка с флягой вина и сербским самогоном — палинкой или ракией. Все считали за счастье вести к себе, угостить, накормить освободителей. Конечно, наш брат сразу разбрелся по этим кибиткам, многие напились и сорвали вылет на другой день. Это был чрезвычайный случай.

Из Сербии мы полетели в Венгрию — в местечко Текел. Венгры — народ лучше, чем румыны, и если ты ведешь себя хорошо, к тебе тоже относятся хорошо. В Венгрии мы и закончили войну. Летали в то время на передовую, бомбили, когда брали Берлин, Зееловские высоты. На сам Берлин не летали, дальняя авиация могла там больше навредить, поскольку город пронизан был нашими войсками, брали каждую улицу, дом — с высоты нельзя было точно попасть по цели. Там действовала истребительная или легкая авиация.

Нам повезло, что у нас были великопленные командиры, пилоты с хорошим опытом, железные парни-штурманы. У нас был прекрасный штурман Нагорный Данила Иванович, сибиряк из Ишима. В эскадрилье его уважали, был он старше каждого из нас лет на восемь. Война закончилась, сначала стали демобилизовывать людей старшего возраста, раненых. Я тоже был ранен, рука после операции оказалась на полтора сантиметра короче. Не все нашли свое место в мирной жизни. С болью я узнал, что штурман Данила Иванович умер — замерз пьяный. В авиации он был фигурой, а в мирной жизни ему пришлось работать вахтёром, это было унижением для майора. Мой командир Иван Егорович Гаврыш скончался три года назад, часто болел. Особенно тяжело ему пришлось в хрущевские времена, пенсия была небольшая, а на лекарства нужны были деньги. Я тогда зарабатывал прилично, был старшим научным сотрудником в Питере, потом здесь, в Академгородке, работал в институте и в университете, и с удовольствием помогал командиру. Он был, конечно, благодарен мне за это, но я ему был благодарен ещё больше — без него я бы едва ли уцелел.

Подготовила В. Садыкова, «НБС»