

ИГОРЬ КАБЕРОВ

В двенадцати километрах западнее Волосова стоит деревня Большая Вруда. Около дома колхозницы Зинаиды Михайловны Петровой вращается в землю большой камень.

— Узнаете? — спросила Зинаида Михайловна, показывая на него Игорю Александровичу Каберову. — Это памятник вашему самолету.

— Неужели это тот самый камень... Как он сюда попал? — удивился Игорь Александрович.

— После войны я попросила тракториста привезти его с поля к моему дому. Отдохните с дороги, — продолжала Зинаида Михайловна, — и я покажу вам другой памятный знак — обломки сбитого вами фашистского самолета. Торчат они в болоте и даже пользу приносят людям: направо от них идут за ягодами, налево — за грибами...

Этот разговор происходил 10 августа 1961 года, ровно через двадцать лет после памятного для И. А. Каберова дня, когда смерть несколько раз стояла за его спиной...

В начале войны Игорь Александрович был командиром звена истребителей ВВС Краснознаменного Балтийского флота.

— После первого сбитого самолета, — вспоминает он, — мне был не страшен любой воздушный бой. Нам не хватало тогда боевого опыта, но решительность и смелость у летчиков были завидными. Хотелось и мне не отстать от тех, на счету которых было уже по несколько сбитых самолетов.

10 августа 1941 года колхозники деревни Большая Вруда видели, как маленький советский «ястребок» решительно напал на два фашистских бомбардировщика.

— На таран пошел! — вырвалось сразу у нескольких человек.

Уже в то время таранный удар был монополией советских летчиков. Об этом хорошо знали жители прифронтовой полосы, которые не раз наблюдали за воздушными боями.

Таранить своим самолетом самолет противника — это идти на самопожертвование. Наши авиаторы шли на подобный шаг, конечно, не потому, что хотели показать свою удачу. Каждый из них любил жизнь. Таран — последнее, что мог сделать летчик во имя Родины. И требовал этот решительный тактический прием не только смелости, но и большого лётного мастерства.

Запомнилось мне объяснение одного командира истребительного полка своим подчиненным, что такое таран.

— Я вас не осуждаю, — сказал он летчику, неудачно попытавшемуся уничтожить самолет врага ударом своей машины. — Нельзя осуждать человека за то, что он в бою не щадит своей жизни. Себя осуждаю. Осуждаю за то, что не научил вас как следует владеть самолетом. Таранить не так просто, как вам кажется. Когда истребитель таранит бомбардировщик, то он выбирает место удара, угол встречи, скорость. Для этого нужны не только горячее сердце, но и холодная голова, и очень точный расчет, и отличное владение самолетом. Ведь воздушный таран — это не столкновение двух самолетов. При столкновении истребителя с бомбардировщиком последний почти всегда будет в более выгодном положении — у него масса больше, у него два мотора.

Командир подошел к классной доске и показал, что получилось бы, если таран произошел.

— От вашего самолета, вероятно, остались бы одни щепки, а самолет противника все-таки дотянул бы до своей территории. Вот и вся игра, — заключил он.

Довелось мне слышать и во многом поучительный рассказ комиссара эскадрильи о жарком обсуждении в кругу летчиков одного таранного удара. В то время комиссар был еще рядовым летчиком.

— Я бы тебя, юноша, за этот таран на гауптвахту посадил, — безжалостно отчитывал молодого летчика более опытный товарищ.

— За что? — смущенно спросил автор тарана.

За что, спрашивасяшь? Патроны у тебя были?

— Ну, были...

— Почему пошел на таран, не израсходовав боезапас? Почему не сбил немца из пулемета?

— Нервничал парень, вот и мазал, — примирительно вставил кто-то.

— На истребителе нервным делать нечего. Ишь, герой нашелся! Стрелять не умеет, так на таран пошел.

Будущий комиссар вступился за молодого летчика:

— Самолет противника стукнул удачно: он сгорел в воздухе. Свой, поврежденный, посадил умело. Все это не так просто. За что же осуждать? Человек совершил явно героический поступок.

Но большинство летчиков настаивало на своем.

— Это счастливый случай, — говорили они. — Немец попался лопух. Он мог сбить нашего еще до таранного удара.

— Да и таран мог обернуться другим концом.

— Кто дал право riskовать самолетом и собой, когда есть боезапас? — спрашивали другие.

— Жаль было парня, но и защищать его было неразумно. К таранам наши летчики относились строго, потому и были они, как правило, успешными, — заключил рассказчик.

Игорь Александрович Каберов принадлежал к числу тех летчиков, которые обладали исключительной смелостью, всегда были готовы к совершению подвига. В тот день 10 августа 1941 года жители деревни Вруда, восхищаясь дерзостью «ястребка», присутствовали при рождении героя.

Звено Каберова вылетело на перехват бомбардировщиков противника. Пробивая облака, наши машины потеряли друг друга. Вновь собраться вместе не удалось — радио на истребителях тогда не было.

За Волосовом Каберов наткнулся на двух «Ю-88». С ходу пошел в атаку. Сделав несколько заходов, расстрелял весь боезапас. У одного пикировщика удалось подбить мотор. Он сбавил скорость, но продолжал лететь. Второй фашист тоже сбавил скорость и шел вприпрыжку к подбитому.

Такая досада взяла разгоряченного летчика: «Летят, гады. Ни одного сбить не удалось!» А что, если пойти на таран? Подпрыгнуть под них и снизу ударить плоско-

стями своего самолета по обоям сразу. Два больших стоят одного маленького. А самому, может, удастся выпрыгнуть с парашютом...

Расчет, казалось, был точным. Истребитель, задрав кверху тупой нос, вот-вот должен врезаться в плоскости вплотную идущих «юнкерсов». Держись, Игорь!..

Но что это? Перед самым моментом удара фашисты разошлись — один вправо, другой влево, и самолет Каберова, свечой взмыв вверх, оказался над ними. Неудача, досадная неудача!..

Только сейчас Каберов заметил, что его самолет подбит. Еле удалось сесть на фюзеляж всего лишь в нескольких сотнях метров от линии фронта. Так оказался «ястребок» на колхозном поле у камня, который лежит геперь около дома Зинаиды Михайловны Петровой.

Колхозники забинтовали Каберову разбитое при посадке лицо, сказали, что один из двух бомбардировщиков упал в болото.

— Не дотянул, значит! — обрадовался летчик.

Зинаида Михайловна пригласила его к себе в дом, чтобы накормить и дать возможность отдохнуть. Но было не до отдыха. Игорь наскоро перекусил и заторопился выручать свой самолет, который мог стать добычей гитлеровцев.

Каберов уже взялся за ручку двери, и тут метрах — в пяти от дома Петровой разорвалась бомба. Игоря ударило чем-то по плечам. Он стоял, оглушенный, растерянно крутя в руках дверную ручку.

Когда опомнился, вытащил из-под обломков Зинаиду Михайловну.

— Живая? Может, ранена?

— Кажется, живая... И не ранило, только ушибло.

Через три дня Каберов на двух машинах приехал за своим самолетом и выхватил его из-под самого носа противника. Два часа спустя фашисты взяли Вруду...

Вспоминаю одну из встреч с Игорем Александровичем во время прорыва блокады Ленинграда.

Тесной группой стоим на лётном поле аэродрома. Эскадрилья Каберова должна была уже вернуться. Посматриваем на часы, волнуемся, не случилось ли чего? Наконец над нашими головами проносятся истребители, уверенно садятся и отруливают на свои места. Машина Каберова, делая разворот, нет-нет припадает на плос-

кости. Спешим к ней, полные тревожных предчувствий. Игорь уже на земле, он еле стоит. Сделав усилие, подходит с докладом.

— Отставить, товарищ Каберов. Вы не ранены?

— Никак нет. Сейчас разомнусь, — с неизменной улыбкой говорит он. — Вот машине малость досталось. Пробит масляный бак, и винты при посадке погнул.

— Спасибо, друг, выручил! — с чувством трясет командир руку Каберова. — Как же ты догадался? Ведь сигнал запоздал.

А было так. Эскадрилья Каберова находилась в готовности вылететь по первому сигналу с командного пункта. Чтобы не терять зря времени, Игорь Александрович рассказывал летчикам, как в случае необходимости садиться на фюзеляж. Адъютант эскадрильи проверял исправность радиосвязи.

— ...И вот что учтите, — продолжал беседу Каберов, — при толчке во время посадки можно удариться лицом о прицел. — И улыбнулся себе, вспомнив, как случилось это с ним в августе 1941 года у деревни Большая Вруда.

— Товарищ командир, фрицы Колпино бомбят! — крикнул адъютант, случайно перехвативший передачу.

«Колпино?! Это же наш объект, — молнией пронеслось в мозгу Каберова. — Почему нет сигнала с КП? Может быть, нас переориентировали? Ждать или не ждать сигнала?» И тут же вызревает решение: «Немедленно вылетать. Нечего ждать, действовать самостоятельно. Только бы не опоздать!»

Через четыре минуты взвилась ракета. Следом прибежал командир:

— Где дежурные самолеты? Куда черт унес Каберова? Колпино бомбят!..

В этот момент эскадрилья Каберова была уже под славным городом ижорских машиностроителей. Колпино горело. Наши истребители перехватили четверку бомбардировщиков, в считанные секунды расправились с нею. Каберов лично сбил одного «Ю-88». Бил наверняка, с короткой дистанции. Не потому, что жалел патроны, а свою голову — нет. Так было вернее. Бить с короткой дистанции — постоянный и надежный прием Игоря Каберова.

Однако прежде чем рухнуть на землю, поверженный Каберовым «Ю-88» успел прошить борт его самолета длинной очередью. Игорь заметил повреждение только

тогда, когда стал сдавать мотор. Пора возвращаться. Уже делая завершающий круг над Колпином, Каберов выскочил на фашистский «мессершмидт». Ни секунды промедления! Атака! Это был мастерский, классический удар. Фашистский летчик не успел даже сообразить, что происходит, как уже провалился в смертельное пикирование. Каберов дотянул-таки до аэродрома. На последнем пределе, все время готовый на вынужденную. И тут (дома!) новое испытание — не вышло шасси. Пришлось садиться на фюзеляж. К счастью, Игорь сел хорошо — так, как перед вылетом учил своих подчиненных...

Через некоторое время после возвращения эскадрильи Каберова я решил навестить летчиков. Иду к их домику, мысли всё еще заняты только что прошедшим воздушным поединком. И вдруг почему-то на память приходят стихи, написанные Игорем еще в 1941 году:

Как ни злобна сила ваша,
А возмездья час пробьет,
И тогда Россия наша
К вам в Германию придет!

Запомнилось! А как же дальше...

И в стремлении орлином
Снова мы уйдем в полет,
Чтоб над городом Берлином
Сбить последний самолет.

«Сбить последний самолет...» А ведь неплохо! Но вот и домик наших балтийских соколов. Захожу — и вижу: Игорь Александрович сидит за столом и что-то рисует.

— Товарищ Каберов, почему не отдыхаете? И как у вас сил хватает?

— Да вот «боевой листок» надо выпустить. Я же редактор...

Завидными качествами обладает этот человек — хладнокровный, отличный воин-пилот, поклонник поэзии, веселый баянист-песенник да еще и художник... Недаром, нет, недаром «и в бою, и на привале» он первый любимец полка!

...С детства мечтал Игорь стать летчиком. Написал я эту фразу и думаю, какая-то она стандартная, неубедительная. Читатель может поморщиться — не литературный ли это штамп... Нет, все было именно так. Учеником седьмого класса, запрокинув голову к пролетающему самолету, он с замиранием сердца думал: «Вот бы

и мне!»... Потом мечта о самолете крепла во время учебы в ФЗУ и в вечерней школе. Тогда же она стала превращаться и в начало реального: Игоря приняли в аэроклуб.

1938 год — веха в жизни Каберова. Он принят в лётную школу. Понадобилось всего лишь шесть месяцев, чтобы молодой курсант стал инструктором аэроклуба. В 1939 году он уже сам подготовил и выпустил двенадцать летчиков. А потом повестка в военкомат, направление в авиационное училище на курсы командиров звеньев...

В январе 1941 года Игорь Александрович получил назначение в ВВС Балтийского флота. Здесь и застала его война.

Войну он начал будучи кандидатом в члены партии, а членский билет получал под огнем противника.

Можно было и переждать обстрел и бомбежку. Но так не терпелось взять в руки, спрятать на груди эту маленькую красную книжечку, о которой так много думал, обладанием которой уже заранее гордился! Минут двадцать полз Игорь в соседнюю землянку, чтобы получить партбилет. Получил, спрятал во внутренний карман кителя и пополз обратно. Вместе с ним выбрался из-под обстрела и тот, кто вручал партийный билет. А через несколько минут в землянку попал снаряд...

Удивительно хороший народ подобрался в авиационной эскадрилье, в составе которой пришлось воевать Каберову. Достаточно сказать, что из двенадцати летчиков этой эскадрильи, которую впоследствии принял Игорь Александрович, семь человек стали Героями Советского Союза. Среди них такие, как Георгий Костылев, на счету которого более сорока сбитых фашистских самолетов. Рубаку-летчика, как называли его товарищи, знали не только друзья — знали и боялись враги. Завидев его самолет, фашистские асы спешили открытым текстом предупредить: «Ахтунг, ахтунг, — Костылев!»

Другой из плеяды героев этой эскадрильи — Матвей Ефимов, ставший потом комиссаром авиационного полка. Его именем названа одна из улиц Ленинграда.

— Среди таких орлов воевать плохо было просто нельзя, невозможно, — говорит Игорь Александрович, вспоминая своих боевых товарищей.

В ноябре 1941 года грудь Игоря Каберова украшали

уже две правительственные награды: орден Ленина и орден Красного Знамени. А в августе 1943 года мне довелось вручать ему Золотую Звезду Героя. К тому времени он сделал 476 боевых вылетов и сбил 28 самолетов противника.

Войну закончил Игорь Александрович на Дальнем Востоке, — прикрывал главную базу Тихоокеанского флота от японских самураев и обеспечивал с воздуха высадку десантов.

Любопытный случай произошел с ним перед подписанием договора о капитуляции Японии.

За советским представителем генералом Деревянко должен был прилететь американский самолет. Погода неважная. Местность в районе Владивостока закрыта туманом. Выше туманного покрова — низкая облачность, только горы вылезают из-за облаков. Американский летчик не может посадить самолет. Пришлось послать на выручку нашу «Каталину». На аэродроме летчик «Каталины» с облегчением сказал:

— Наконец-то вызволил союзника, сейчас сядет вслед за нами.

Но «союзник» не сел. Пользуясь прояснением, американский летчик занялся фотографированием наших военных объектов.

Последовала команда Каберову: «В воздух!» На «Як-9» Игорь Александрович догнал американца над Сучанской долиной. Грозя из кабины кулаком, потребовал от американца немедленно приземлиться. Не помогает! Не понимает «союзник» языка, продолжает фотографировать...

— Пришлось дать очередь, — вспоминает Игорь Александрович. — Не по нему, конечно, а для острастки. Сразу понял и сел на ближайший аэродром.

Эта назидательная пулеметная очередь, кстати, была сделана тоже по-каберовски, с короткой дистанции...

После войны Игорь Александрович окончил академию и шесть лет командовал полком реактивных истребителей. Налетал на этих быстрых, как метеоры, самолетах 1300 часов. Демобилизовался в 1960 году с должности заместителя командира дивизии.

Пока оформлялись документы — путевка в гражданскую жизнь, — прыгнул два раза с парашютом. Это были сороковой и сорок первый его прыжки.

— Прыгнул и оказался в гражданском платье, — смеется Игорь Александрович. — Долго не мог смириться, что не военный...

Что значит «долго», — я не знаю. Знаю одно — Герой Советского Союза, полковник запаса пошел работать слесарем-сборщиком в Новгороде. И сразу прирос к этому месту, как когда-то к самолету. Когда же его спрашивали, как живется, как работается, И. А. Каберов с достоинством отвечал:

— Работа у меня умная, — чего же еще надо? А на счет авиации что могу сказать? Есть у меня преемник — сын Валерий. Учится в высшем авиационном училище.

На заводской галерее почета среди портретов молодых людей вскоре достойное место занял и портрет под стать им молодого душой ударника коммунистического труда Игоря Александровича Каберова.

Совсем недавно получил я от Игоря Александровича письмо. С оттенком грусти он сообщил, что полюбившуюся ему на заводе работу пришлось оставить. «Вызвали меня в горком, — пишет он, — и сказали: «Хватит слесарить». Теперь я начальник Новгородского аэропорта».

Герои продолжают оставаться в строю!..