

ВОЛОГЖАНЕ И АВИАЦИЯ: В НЕБЕ И НА ЗЕМЛЕ

Т. О. Спивак (г. Вологда)

Вести дневник на фронте запрещалось. А он, вопреки всем запретам, все-таки вел его. Не регулярно, с большими перерывами, не очень подробно о боевых действиях, но все-таки что-то, какие-то свои мысли записывал, чтобы потом, когда кончится война, прочитать эти записи жене и детям.

О том, как тот или иной человек воевал, можно узнать из наградных листов, из фронтовых документов типа журналов боевых действий, боевых донесений, из историй боевого пути дивизий и полков, из фронтовых газет, из воспоминаний однополчан, наконец. А вот что он думал, какие чувства испытывал в тот или иной момент, в той или иной фронтовой ситуации — документы не расскажут. Вот почему так ценен этот дневник не только семье погибшего летчика, но и нам, сегодняшним исследователям, стремящимся вместе с познанием боевых действий познать и душу воевавшего.

Дневник командира эскадрильи 27-го гвардейского истребительного полка капитана И. Ф. Беляева попал в семью не сразу после его гибели.

ли, а уже годы спустя от вдовы одного из однополчан Ириней Федоровича.

В короткой статье невозможно привести все записи дневника. Но одну из них не могу не привести полностью.

«Война для меня казалась странной. Может ли она быть, когда люди достигли высокого сознания, трудятся, своим трудом накапливают блага для существования? Зачем убивать друг друга, уничтожать накопленное, созданное трудом? Разве недостаточно пространств и богатств природы? Неужели в человеке нет простого здравомыслия? Вдруг человек человеку становится хищным, злым зверем. Мне кажется это низким.

И все-таки я стараюсь как можно больше уничтожить фашистских варваров за то, что они убивают наших жен, матерей и детей. Они преступники перед всем миром...»

Так думал И. Ф. Беляев в первые месяцы 1942 года¹.

Как живой встает Ириней Федорович со страниц своего дневника. Простой, душевный, удивительно скромный и правдивый.

Он с болью пишет о страданиях ленинградцев («Народ в Ленинграде туго живет... тяжело». — 15 января 1942 г.), о том, как ослабевший от голода человек просил у них кусочек хлеба... Радует, что полк получил новые, отличные машины — Як-1. Они куда лучше присланных из Америки «томагавков», о которых летчики сложили саркастическую частушку: «Америка России подарила самолет: большие обороты и малый ход» (10 января 1942 года). Беспокоится, получила ли жена аттестат, скучает о детях — двухлетнем Сережке и пятилетней Люсе («Вечером, когда лег спать, долго не мог заснуть, думал о жене, ребятишках...») — 20 января 1942 года), мечтает о послевоенной жизни («Жить хочется. Особенно интересно, каким будет мир». — 15 января 1942 года. «Хорошо остаться живым после войны, как будем ценить жизнь!» — 20 января 1942 года).

Он не любил громких слов. Свои воздушные бои называл работой. В письмах жене читаем: «Стоят ясные дни, у нас много работы», «Красивая была работа» (о бое, в котором сбили четыре «мессера»). «Скучаю без работы», — это уже в дневнике во время пребывания в госпитале.

Единоборство с врагом — это и была его суровая, тяжелая работа, требовавшая предельного напряжения всех физических и душевных сил, работа, ежедневно, ежечасно связанная с риском для жизни.

А о том, как он ее выполнял, говорит наградной лист, копию которого командир полка передал семье в 1966 году:

«...Дерзкий и напористый, в бою решительно забирает инициативу боя и всегда добивается победы над врагом. Мужественный летчик-ис-

требитель, отлично знает технику воздушного боя, умело передает свой богатый опыт подчиненным. Умело организует и руководит боевой работой эскадрильи. За период шестимесячных боев 1943 года летный состав эскадрильи под руководством тов. Беляева сбил 17 самолетов противника при своих потерях в личном составе — 2 человека...

За период боевых действий произвел 365 боевых вылетов... Провел 56 воздушных боев, в результате которых сбил лично 3 бомбардировщика и 10 истребителей противника и в группе — 3 истребителя и 1 бомбардировщик. Всего в воздушных боях уничтожил 17 самолетов противника.

Учитывая тактико-технические данные отечественных самолетов, применил метод ведения воздушных боев на вертикалях и передает его молодым пилотам. Результат последних боев показал преимущество этого метода и высокую выучку летчиков его эскадрильи.

За проведение штурмовки и разведки тылов и войск противника и сбитые в воздушных боях 6 лично и 2 в группе самолетов противника награжден орденами Красного Замени и Отечественной войны 1 степени.

За умелое руководство боевой работой эскадрильи и нанесение большого урона противнику награжден орденом Александра Невского.

За мужество и умение бить врага тов. Беляева представляю к высшей правительственной награде и ходатайствую о присвоении ему звания Героя Советского Союза.

Командир 27 ГИАП гвардии полковник Мажаев.

Ходатайствую о присвоении звания Героя Советского Союза

Командир 7 ИАК Герой Советского Союза полковник Антонов.

2.7.1943 года».

Это написано за неделю до гибели Ириней Федоровича. 8 июля с боевого задания он не вернулся. И поскольку самолет его упал на оккупированной противником территории, а летчик считался без вести пропавшим, звание Героя ему, естественно, тогда присвоено не было.

Только сорок лет спустя после гибели Беляева гатчинский рабочий М. А. Марков обнаружил в болоте близ Красного Бора торчащую над поверхностью часть самолетной плоскости. Когда самолет был извлечен, был найден медальон (черная шестигранная пластмассовая завинчивающаяся капсула), в котором находилась записка со всеми необходимыми анкетными данными ее хозяина. Записка сравнительно хорошо сохранилась. Ее удалось прочесть даже без помощи криминалистов. Прах летчика был торжественно, со всеми воинскими почестями захоронен по месту жительства семьи — в городе Щекино Тульской области. А еще семь лет спустя, 5 мая

1991 года, была поставлена последняя точка в истории летчика-героя. Указом первого Президента СССР М. С. Горбачева Иринею Федоровичу Беляеву было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

К 28 именам вологжан-авиаторов Героев Советского Союза прибавилось еще одно, поскольку Ириной Федорович Беляев — наш земляк. Он родился 23 августа 1914 года в деревне Крюково Рослятинского (ныне Бабушкинского) района.

Трех героев-авиаторов взрастила рослятинская земля: кроме И. Ф. Беляева, еще летчика, в числе первых в августе 1941 года бомбившего фашистскую столицу, — Н. В. Крюкова и летчика-истребителя, космонавта-10 П. И. Беляева.

Вологжанам есть кем и чем гордиться. Земля вологодская связана с такими всемирно известными в авиации именами, как создатель первого в мире самолета А. Ф. Можайский и авиаконструктор легендарных «иллов», трижды Герой Социалистического труда С. В. Ильюшин. Это на его ДБ-3 (Ил-4) летали в августе сорок первого летчики-вологжане Е. Н. Преображенский, В. И. Щелкунов, В. И. Малыгин, Н. В. Крюков и Н. Я. Стогин на бомбардировку фашистской столицы. Это его штурмовик Ил-2 фашисты прозвали «летающим танком».

Вологодчина дала авиации и двух летчиков-испытателей, да каких! — Константина Афанасьевича Груздева, который в 1941—1942 годах командовал 402-м истребительным полком особого назначения, сформированным из летчиков-испытателей, а 12 января 1942 года вторым, после Бахчиванджи, взлетел на первом экспериментальном отечественном реактивном самолете, и Алексея Константиновича Пахомова, в годы войны защищавшего в составе 19-го истребительного авиаполка город на Неве, а в послевоенное время давшего путевку в небо многим реактивным истребителям. И звание Героя А. К. Пахомову было присвоено за испытательную работу 14 января 1952 года.

Три отважных сына Вологодчины — С. П. Данилов, В. И. Калачев и И. Ф. Квашнин — были удостоены высокого звания еще до Великой Отечественной войны за участие в воздушных боях на реке Халхин-Гол и в советско-финской кампании.

Есть у нашей области и свой летчик-дважды Герой Советского Союза. Это Александр Федорович Клубов. На его счету — полсотни уничтоженных вражеских машин.

В числе первых трех Героев-летчиков Великой Отечественной — один тоже вологжанин, уроженец Череповецкого района Михаил Жуков, совершивший свой подвиг 29 июня 1941 года.

Говорят, мастерство приходит с годами. На овладение боевым мастерством младшему лейтенанту Жукову специального времени отпущено не было. Да и вообще большого летного опыта у него еще не было: ведь он только в сороковом году окончил Сталинградское военное авиационное училище. Учиться надо было в ходе боев.

Шел восьмой день войны. Фашистские летчики считали себя полными хозяевами российских воздушных пространств. Гитлер и высшее военное руководство Германии им внушили: советская авиация разгромлена, они — победители². Действительно, благодаря вероломному нападению на нашу страну фашистам удалось уничтожить в первый же день войны на приграничных аэродромах около 1200 боевых самолетов³. С оставшейся авиацией СССР они надеялись расправиться столь же легко и быстро. Но уже первые дни войны преподали им хорошие уроки, показали, как умеют сражаться советские летчики.

В тот день большая группа Ю-88 шла бомбить аэродром, на котором базировался 158-й истребительный авиаполк. По сигналу боевой тревоги вылетело дежурное звено. Спустя несколько минут истребители врезались в строй бомбардировщиков и навязали им бой. Стараясь как можно быстрее освободиться от своего груза, вражеские летчики начали сбрасывать бомбы как попало и с набором высоты стали уходить к линии фронта. С. Здоровцев, израсходовав весь боезапас в трех проведенных атаках, решил тараном все же доканать фашиста. М. Жукову повезло меньше. «Юнкерс», на которого он нацелился, на предельной скорости уходил на запад. Младший лейтенант упорно преследовал его. Над Псковским озером, прижав машину врага к самой воде, Жуков винтом снес ему хвостовое оперение. «Юнкерс» рухнул в озеро.

Фашистские летчики объявили таран «варварским» методом войны, приемом «обреченных». Видимо, это утверждение им потребовалось для того, чтобы оправдать свою боязнь тарана. Следует заметить, что ни один из них за все четыре года войны не отважился на такой прием уничтожения противника.

Ни Жуков, ни десятки других советских летчиков, прибегнув к тарану (а в их числе были еще пять вологжан — Н. Дудин, Н. Климов, В. Калачев, А. Артамонов и А. Сидоровский), не считали себя «камикадзе», когда направляли винт или крыло своего самолета на вражескую машину.

Вернувшись из того памятного полета на свой аэродром, Жуков сказал друзьям:

— Насчет тарана, я так думаю, удивляться не следует. Техника техникой, а на войне и врукопашную надо уметь сражаться. Таран — это вроде рукопашной в воздухе⁴.

Ко всему сказанному о таране следует только добавить, что этот тактический прием уничтожения противника в воздухе впервые использовал русский авиатор штабс-капитан П. Нестеров 26 августа 1914 года. Сама идея таранного удара занимала его еще до начала Первой мировой войны. Вот что он говорил еще в мае 1914 года:

— Я не фокусник. Моя «мертвая петля» — доказательство моей теории: в воздухе везде опора... Теперь меня занимает мысль об уничтожении неприятельских аппаратов таранным способом... Например, ударив на лету своим шасси неприятельский аппарат сверху...»⁵

П. Н. Нестеров, таранив австрийский самолет, погиб. Слишком не совершенен был еще «Ньюпор», на котором он летал.

Из шестерых вологжан, совершивших таран, трое погибли при этом. М. Жуков, А. Сидоровский и Н. Дудин вернулись на свои аэродромы и продолжали сражаться с врагом.

Но не только именами летчиков славна земля вологодская. Жители области внесли немалую толику своих средств и в материальную поддержку авиации.

Мы достаточно подробно знаем о том, как собирались деньги на авиационное соединение «Героическому Ленинграду» и самолет «Устюжанин», как в 1943 и 1944 годах эти самолеты вручались летчикам ленинградских полков ПВО и В. М. Чистякову. Об этом было немало публикаций в печати, целый ряд сборников содержит материал на эту тему. По утверждению члена делегации вологжан кандидата исторических наук В. А. Дмитриевой, в анналах Вологодского кинопроката пылится где-то на полках фильм, отснятый в мартовские дни сорок четвертого в Ленинграде во время вручения самолетов.

Однако мало кто знает, что история сбора средств на строительство самолетов восходит к двадцатым годам. Первоначально такой сбор проводился в форме распространения лотерейных билетов.

Любопытный документ сохранился в Вологодском областном архиве новейшей политической истории. Это отчет Вельского⁶ укома ВКП(б) о распространении авиалотереи за период с октября 1926 года по май 1927 года. «Прилет самолета в Вельск, — говорится в этом документе, — поднял интерес к обществу Осоавиахима, авторитет которого среди крестьянства имеется, так как в уезде было распространено 800 билетов авиационной лотереи.

Авиалотерея привлекла внимание крестьянства. Были случаи что крестьяне за 60—70 верст приходили в Вельск для того, чтобы купить билеты, но ограниченность билетов, выданных из Губсовета, не дала возможности развернуть кампанию по уезду»⁷.

Как только пришло сообщение о злодейском убийстве полпреда СССР в Польше П. Л. Войкова, губернская газета «Красный Север» 9 июня 1927 г. бросила клич: «Мы призываем трудящихся города Вологды и всей губернии с сегодняшнего же дня начать усиленный сбор средств на укрепление нашего воздушного флота. Построим самолет имени тов. Войкова»⁸. С этого дня газета регулярно информирует своих читателей о том, как идет сбор средств. На 27 июля было собрано около 10 тысяч рублей. «Как раз, — говорится в информации, — на пропеллер и крылья»⁹.

Новленский волостной исполком в своем отчете 4 августа 1927 года сообщает, что «на постройку самолета им. Войкова собрано 28 рублей». Они переданы в редакцию газеты «Красный Север»¹⁰.

В декабре «Красный Север» подвел первые итоги сбора средств на строительство самолетов им. Войкова и «Наш ответ Чемберлену». Собрано 45361 рубль¹¹.

Как только 21 января 1928 года «Правда» опубликовала письмо школьников города Ветлуги Нижегородской губернии с призывом начать сбор средств на строительство самолета «Школьник», вологодские подростки, юноши и девушки тотчас же откликнулись на этот призыв. Ребята вносили от 3 до 10 копеек¹².

Огромная пропагандистская работа, проводимая в области в 20-е годы и по сбору средств на самолеты, и по набору в военно-теоретическую школу летчиков, будоражила юные умы, звала в неведомое. Уже с 1926 года начинается массовое поступление заявлений с просьбой направить на учебу в летную школу¹³. Далеко не всем удавалось пройти медицинскую комиссию. Отбор был очень жесткий. Но это не останавливало юных мечтателей. К каким только ухищрениям не прибегали они, чтобы добиться своей цели! Об этом очень увлекательно рассказал в своей книге «В прицеле — свастика» И. Каберов¹⁴. И не потому ли уже в первые дни войны на всех фронтах сражались в воздухе летчики-вологжане. Больше всего их было в небе Ленинграда и Москвы. Сегодня мы знаем имена всех, удостоенных звания Героя Советского Союза. Знаем несколько десятков имен и не отмеченных столь высокой наградой. А сколько еще осталось не выявленных? Нигде не упоминалось до сих пор имя летчика-истребителя, уроженца Устюженского района Пет-

ра Афанасьевича Кондратьева, погибшего в первый день Курской битвы. Только чистая случайность помогла автору этих строк в ноябре 1999 года выявить это имя. Но каких-либо подробностей о его боевых делах, увы, узнать не удалось.

А сколько еще таких имен! Неужели дадим им уйти в небытие так и не узнавшими?

ПРИМЕЧАНИЯ

¹С цитируемыми здесь дневником и письмами Беляева, а также с документами автор этих строк имел возможность познакомиться в семейном архиве Беляевых.

²Гальдер Ф. Военный дневник. Т. 3. Кн. 1. М.: Воениздат, 1971. С. 79, 93.

³Советские Военно-Воздушные Силы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1968. С. 29.

⁴Золотые звезды вологжан. Архангельск: Сев.-Зап. кн. изд-во, 1985. С. 99.

⁵Советская Россия. 1987. 27 февраля.

⁶В двадцатые годы Вельский уезд входил в состав Вологодской губернии.

⁷Вологодский областной архив новейшей политической истории. Ф. 1853. Оп. 11. Д. 147. Л. 158.

⁸Красный Север. 1927. 9 июня.

⁹Красный Север. 1927. 27 июля.

¹⁰Государственный архив Вологодской области (в дальнейшем — ГАВО). Ф. 1561. Д. 10. Оп. 1. Л. 27.

¹¹Красный Север. 1927. 11 декабря.

¹²ГАВО. Ф. 1078. Оп. 1. Д. 9. Л. 167.

¹³ГАВО. Ф. 1039. Оп. 1. Л. 1—22.

¹⁴Каберов И. А. В прицеле — свастика. Л.: Лениздат, 1983. С. 80—88.