

Удивительным образом переплетаются иной раз судьбы людские, вбирая в себя встречи, события и факты, которые на первый взгляд в жизни просто невозможны. Однако когда идет речь о войне, невозможное вполне становится если не обыденным, то очень даже возможным.

В сентябре 1989 года в нашу 105-ю авиационную дивизию истребителей-бомбардировщиков, располагавшуюся в небольшом немецком городе Гроссенхайне в тридцати пяти километрах западнее Дрездена, прибыла группа советских ветеранов Великой Отечественной, легендарные летчики — Герои Советского Союза Аркадий Васильевич Фёдоров, Иван Ильич Бабак, Михаил Петрович Девятаев, Константин Васильевич Сухов и другие летчики-покрышкинцы.

Нашу дивизию, которой в ту пору командовал генерал-майор авиации Николай Иванович Посредников, они выбрали

неслучайно. Здесь в мае 1945 года прославленные авиаторы воевали в составе 9-й гвардейской Мариупольско-Берлинской орденов Ленина и Богдана Хмельницкого Краснознаменной авиационной истребительной дивизии, которой командовал трижды Герой Советского Союза полковник Александр Иванович Покрышкин, впоследствии маршал авиации.

Четыре дня ветераны гостили в дивизии, там, где встретили день Великой Победы. Они побывали во всех гарнизонах, встречались с молодыми летчиками, интересовались боевыми возможностями новой авиационной техники, делились воспоминаниями.

Первым делом самолеты

По рассказам полковника Аркадия Васильевича Фёдорова, бывшего командира авиаэскадрильи, а затем и полка, на военном аэродроме города Альтдорф весной 1945 года Покрышкин должен был разместить один из авиационных полков своей дивизии.

Известно, что авиация наступает тылами. И вот, когда на аэродром прибыли части обеспечения, чтобы провести необходимые работы для приема первых бортов, выяснилось, что немцы перед отступлением вывели из строя взлетную полосу и рулёжные дорожки.

Посадка самолетов могла осуществляться только после ремонта полосы. Однако боевых задач по прикрытию наших войск с воздуха никто не отменял. И эти задачи были с честью выполнены. Самолеты дивизии Покрышкина внезапно появлялись над немецкими позициями и наносили врагу огромный урон. Как это было достигнуто?

Александр Иванович, лично обследовав окрестности Альтдорфа, обнаружил ровный прямой участок шоссе Бреслау — Берлин около деревни Аслау. Автострада состояла из двух бетонированных полос, разделенных нейтральной полосой почвы шириной в полтора метра. Бросив туда людей и технику, Покрышкин через несколько дней имел полевой аэродром. Узкая полоса земли была присыпана щебнем и плотно укатана, соединяя обе бетонированные полосы длиной немного более километра, что вполне обеспечивало взлет и посадку. Деревья

и кустарник по обочинам шоссе были вырублены, налажено авиационно-техническое обеспечение полетов. Во время взлета и посадки участок шоссе оцеплялся охраной, чтобы остановить движение транспорта.

— Наш комдив первым лично посадил свой самолет на автобан, а следом за ним совершил посадку его ведомый Георгий Голубев, а затем и другие летчики полка, — рассказывал Аркадий Васильевич. — Именно отсюда затем мы выполняли боевые вылеты, пока не отремонтировали основной аэродром.

Подобного не знала история военной авиации. Противник недоумевал: откуда в этом районе могли действовать истребители русских, если в радиусе более сотни километров ни одного более-менее пригодного к полетам аэродрома.

— Фашистские воздушные разведчики рыскали вдоль и поперек этого района, — продолжал Фёдоров. — Попробовали выбрасывать они и своих парашютистов, но так и не смогли раскрыть тайну, откуда внезапно взлетают десятками «Аэрокобры» и также таинственно исчезают, уходя на неизвестный аэродром. Конечно, при помощи радионавигационных средств немцы определили приблизительное место базирования наших истребителей. Но все попытки точно установить их дислокацию ни к чему не приводили.

После войны до ликвидации в 1993 году советской Западной Группы войск этот участок шоссе предполагался — в случае вывода из строя основного — для использования в качестве запасного аэродрома расположенной на территории Германии нашей 16-й воздушной армии.

Своих не бросаем

В составе делегации фронтовиков находился один из командиров полков покрышкинской дивизии, капитан в отставке Бабак Иван Ильич. У него необычайно удивительная трудная военная судьба. Героя Советского Союза Ивана Бабака в двадцать пять лет назначили командиром 16-го гвардейского авиационного полка в воинском звании... старшего лейтенанта! Обстановка

была тяжелая, потери на подступах к Берлину огромные, даже опытные летчики выбывали из строя.

Молодой летчик Иван Бабак воевал блестяще. 14 марта 1945 года комдив полковник Покрышкин направил в штаб армии документы на присвоение Ивану Бабаку звания дважды Героя Советского Союза. А пару дней спустя, 16 марта, прямо из бани, не успев до конца одеться, он вылетел по тревоге на разведку особо важной цели в районе небольшого немецкого города Лаубан.

Иван Ильич рассказывал:

— Ведомым у меня был недавно прибывший из авиационного училища младший лейтенант Козлов. Когда боевая задача была практически решена, возвращаясь на свой аэродром, недалеко от линии фронта я обнаружил вражеский эшелон с войсками и техникой. В воздухе спокойно, на борту полный боекомплект. Удобный случай ввести в строй молодого летчика. Говорю ведомому: «Атакуем!» От наших точных ударов загорелось несколько вагонов. И тут — на тебе! Пулеметная очередь прошла мою машину. Всю войну прошел, словно заговоренный, — ни ранения, ни царапины. И лез, что называется, в самое пекло...

Раненый летчик упал на позиции вражеских артиллеристов и в полубессознательном состоянии, сильно обгоревший, был взят в плен.

— Когда бежал от бани к самолету, ордена свои я не успел нацепить, не до того было, — вспоминал Бабак. — Ну и решил выдать себя за рядового летчика. А немцы слушают мои байки и смеются. Потом дают мне альбом с фотографиями наших асов-истребителей, где на первом месте красовался портрет Покрышкина, ну и моя личность там тоже оказалась.

Попав в плен к немцам, Иван Ильич не сломался, пытался бежать из лагеря, был схвачен, затем переведен в другой лагерь на территорию Чехословакии. Впоследствии лагерь оказался в зоне оккупации сначала американцев, затем наших войск.

— Я все время пытался передать Покрышкину весточку о себе. Однажды это удалось. При следовании на работы я выбросил с машины записку, обернутую на камень. В ней содержалась просьба передать ее моему комдиву Александру Ивановичу Покрышкину.

Когда Покрышкину стало известно, что в одном из лагерей — совсем рядом, в 150 км от Гроссенхайна — содержится его боевой командир полка, он немедленно отправился выручать своего друга. На «Студебеккере» со взводом автоматчиков в кузове Александр Иванович прибыл в лагерь военнопленных. Однако начальник лагеря категорически отказался выдать заключенного Бабака. На слова Покрышкина, что это же Герой Советского Союза, он ответил, что героев тут нет — только предатели. Выручила военная смекалка.

— Как мне потом рассказал сам Покрышкин, — с улыбкой продолжал Иван Ильич, — он прихватил с собой флягу авиационного спирта. Когда разговор не пошел, наш командир предложил лагерному начальнику отведать авиационного ликера. С условием — кто первым «сойдет с дистанции», тот проиграл. Авиация победила, и я уехал вместе с командиром.

После возвращения в дивизию, вопреки всем возражениям особого отдела, Покрышкин вновь назначил Ивана Бабака командиром полка! Вскоре после Победы в дивизию прибыл командующий 1-м Украинским фронтом Маршал Советского Союза Иван Степанович Конев. Покрышкин представил ему своих командиров полков.

— Что-то звездочек маловато у этого командира, — кивнул маршал на старлейские звездочки Бабака.

На следующий день пришел приказ о присвоении Ивану Бабаку очередного воинского звания — капитан. Однако после победы летать и служить Родине герою войны не дали — находился в плену. Это было как клеймо. Комдив как мог защищал командира полка перед грозным ведомством, но и он был не всемогущ.

Иван Ильич вспоминал, что в 1947 году был отправлен в Москву на учебу. Покрышкин решил таким образом спрятать своего боевого товарища от бдительного ока «Смерша». Но и там отважному летчику не довелось доучиться до конца — командир курса посоветовал получить «неуд» по одному из предметов. Когда же Иван Ильич отказался это сделать, то был просто отчислен без объяснения причин.

Иван Бабак уехал в Полтавскую область, всю оставшуюся жизнь учительствовал и никогда не надевал боевые награды.

Но и в дальнейшем обстоятельства складывались для Ивана Ильича крайне неблагоприятно. Особисты не оставляли его в покое. Много лет ни учителя, ни дети не знали, что их преподаватель химии — один из лучших асов Великой Отечественной войны. Но все знали о его плене, а это в советские времена не приветствовалось. Выручил бывший командир дивизии: Покрышкин всегда приглашал Бабака на встречи однополчан, потом помог с изданием книги. Иван Ильич написал повесть «Звезды на крыльях» — книга документальная, только главного героя назвал Иван Ильич Бельский.

На одной из первых встреч с однополчанами в Киеве, рассказывал Иван Ильич, Покрышкин обратил внимание, что на пиджаке у Бабака нет ни одной награды. Вот тогда он и получил от своего комдива:

— Ну, знаешь ли, друг любезный, от такой твоей скромности гордыней и обидой на весь свет отдаст. «Золотую Звезду» тебе вручили не для того, чтобы ты ее в шкатулке прятал! — возмутился Покрышкин, затем снял со своего кителя Звезду. — Вот тебе дубликат, у меня еще есть, и будь добр, носи ее и пацанов на примере своих подвигов воспитывай!

Так всю жизнь и поступал герой. Иван Ильич умер в июне 2001 года, похоронен на главной аллее Центрального кладбища Полтавы. На стене школы №7 им. Тараса Шевченко, директором которой Бабак был с 1971 по 1975 год, установлена мемориальная доска.

Девятаев. Полет в легенду

Не менее драматичной была судьба и еще у одного покрышкинца — Героя Советского Союза, почетного гражданина нескольких городов ГДР Михаила Петровича Девятаева. За те дни, которые ветераны провели в дивизии, Михаил Петрович много рассказывал о том, как побывал в плену, как готовился побег, как трудно было выживать после войны, когда на всех бывших военнопленных стояло клеймо предателя.

Удивительной закваски все-таки было поколение победителей! Все вынесли: и тяжелые потери, и утраты войны, и невероятные

тяготы послевоенной жизни и быта, и людскую ненависть. Однако непоколебимая вера в победу, в правду, добро и справедливость помогли им выжить и победить.

Михаил Петрович Девятаев — ровесник Октября, по национальности мордвин-мокшанин. В 1938 году он окончил Казанский речной техникум, одновременно и курсы в аэроклубе. После окончания техникума работал помощником капитана баркаса на Волге, Свердловским РВК города Казани призван в Красную Армию. В 1940 году окончил 1-е Чкаловское военное авиационное училище летчиков им. К. Е. Ворошилова. В действующей армии с 22 июня 1941 года. Боевой счет открыл на третий день войны, сбив под Минском пикирующий бомбардировщик Junkers — «Ju 87». За победы, одержанные в воздухе, Михаил Девятаев получил орден Красного Знамени.

Как вспоминал Михаил Петрович, в 1941 году под Киевом при возвращении с задания он был атакован немецкими истребителями. Одного Девятаев сбил, но сам получил ранение в левую ногу. После госпиталя врачебная комиссия определила его в тихоходную авиацию. Михаил служил в ночном бомбардировочном полку, затем в санитарной авиации. Все его попытки вернуться в истребительную авиацию заканчивались неудачей.

Только после встречи в мае 1944 года с Александром Покрышкиным он вновь стал истребителем, командиром звена в составе 104-го полка 9-й гвардейской Краснознаменной авиационной истребительной дивизии.

Несколько слов о командире дивизии — знаменитом летчике-асе. За годы войны Покрышкин совершил 650 боевых вылетов, провел 156 воздушных боев, сбил 59 вражеских самолетов лично и 6 — в группе. В августе 1944 года он стал первым в стране трижды Героем Советского Союза. Он вырастил 59 летчиков, которые под его руководством впоследствии стали Героями Советского Союза, а шестеро из них удостоились Золотой Звезды Героя дважды. За время войны они уничтожили более тысячи фашистских самолетов. В своей дивизии Покрышкин подготовил и воспитал 1108 орденосцев. Кого попало в дивизию не брал, а только высококлассных мастеров воздушного боя. Таким и был новый командир звена.

13 июля 1944 года старший лейтенант Девятаев в воздушном бою под Львовом сбил вражеский фоккер «FW-190». Однако самолет Девятаева тоже был подбит. В последний момент летчик с парашютом покинул падающий истребитель. Приземлившись в бессознательном состоянии на территории противника, Девятаев попал в плен.

После допроса Михаила Девятаева перебросили в разведотдел Абвера, затем в Лодзинский лагерь военнопленных, откуда вместе с группой пленных летчиков он уже в августе 1944 года совершил первую попытку побега. Но беглецы были пойманы и отправлены в лагерь смерти Заксенхаузен. Там с помощью лагерного парикмахера, подменившего нашивной номер на робе, Михаилу Девятаеву удалось сменить статус «смертника» на статус «штрафника». Вскоре под именем учителя Степана Никитенко он был отправлен на остров Узедом в Балтийском море, где в ракетном центре Пенемюнде, возглавляемом немецким конструктором ракетно-космической техники Вернером фон Брауном, испытывались новейшие самолеты и шли разработки нового оружия Третьего рейха — крылатых ракет Фау-1 и баллистических ракет Фау-2.

Этим оружием фашисты надеялись изменить ход войны. И весной 45-го им важно было навести ужас на население Лондона. Однако серийная Фау-1 пролетала всего лишь 325 километров. С потерей стартовой базы на западе Германии крылатые ракеты стали запускать с Пенемюнде. Отсюда до Лондона более тысячи километров. Ракету поднимали на самолете и запускали уже над морем. Разработка и испытания ракеты, способной самостоятельно достигнуть британских островов, являлась для центра главной задачей.

Работая на военном аэродроме, Девятаев стал готовить побег. Но для этого нужны были верные товарищи. Они нашлись среди военнопленных. Во время работ и по вечерам в бараке Девятаев тайно изучал приборные панели и оборудование кабины самолета Heinkel-111 по фрагментам кабин разбитых машин, находившихся на свалке рядом с аэродромом. Как рассказал мне Михаил Петрович, во время работ на самолетной стоянке он несколько раз подходил к кабине пилота, когда тот готовился к вылету.

Сделав удивленно-восхищенное лицо, он старался запомнить действия летчика при запуске двигателя. Детали готовящегося побега обсуждались небольшой группой — с распределением ролей между основными участниками предстоящей операции.

8 февраля 1945 года, убив часового у самолетной стоянки, Девятаев с десятью товарищами захватили личный самолет начальника лагеря — военно-транспортный «Хейнкель-111», оснащенный секретной аппаратурой. Запуская мотор, Михаил обнаружил, что в самолете нет аккумулятора, без которого завести двигатель невозможно. В течение нескольких минут беглецам удалось найти тележку с аккумуляторами и подогнать ее к самолету.

Девятаев запустил оба мотора и вырулил на взлетную полосу. Самолет набрал скорость, однако по неясным причинам штурвал не отклонился, и взлететь не удалось. На взлетной полосе собрались немецкие солдаты, не понимавшие, что происходит. С другой стороны аэродрома наперерез самолету направился тяжелый топливозаправщик с целью перегородить взлетку.

Девятаев решил предпринять вторую попытку взлететь и направил самолет на солдат, они разбежались. Вернув машину обратно к стартовой площадке, Девятаев понял, что взлететь мешали триммеры руля высоты, установленные «на посадку». Ценой огромных усилий с помощью товарищей Михаилу Петровичу удалось справиться с управлением. Своих сил на это попросту не хватало — ведь летчик весил всего сорок с небольшим килограммов!

Девятаев знал, что сейчас начнется погоня и направил самолет сначала на север, в сторону Швеции, и только затем на восток, чем и сбил с толку своих преследователей. А возглавил погоню за дерзким беглецом опытный летчик, обладатель двух «Железных крестов» и «Немецкого креста в золоте» обер-лейтенант Люфтваффе Гюнтер Хобом. Однако преследователи вернулись ни с чем. Самолет был обнаружен воздушным асом полковником Вальтером Далем, возвращавшимся с задания, но приказ немецкого командования сбить одинокий «Хейнкель» он выполнить не мог из-за отсутствия боеприпасов. В районе линии фронта самолет обстреляли советские зенитные орудия, пришлось идти на вынужденную посадку. «Хейнкель» сел на брюхо южнее населенного пункта Голлин в уже освобожденной Прибалтике.

Михаила доставили к командованию, он передал самолет с секретным оборудованием, доложил обо всем увиденном в немецком плену. Эти сведения во многом предопределили судьбу секретной ракетной программы рейха и ход всей войны. Побег Девятаева и его товарищей с ракетной базы Пенемюнде позволил советскому командованию узнать точные координаты стартовых площадок ФаУ-2 и разбомбить не только их, но и подземные цеха по производству урановой бомбы. Это была последняя надежда Гитлера на продолжение войны.

Летчик рассказывал:

— Аэродром на острове был ложный, там стояли фанерные макеты. Американцы и англичане бомбили его вхолостую. Когда я рассказал об этом командующему 61-й армии генерал-полковнику Павлу Алексеевичу Белову, он ахнул и схватился за голову! Я объяснил, где в лесу скрыт настоящий аэродром. Его закрывали деревья на специальных передвижных колысках. Вот почему его не могли обнаружить». А ведь на нем находилось около 3,5 тыс. немцев и 13 установок Фау-1 и Фау-2!

После первых допросов Михаил Петрович и его товарищи были помещены в фильтрационный лагерь в Польше, где подвергались многочисленным проверкам. В сентябре 1945 года Девятаева нашел Сергей Павлович Королев, назначенный руководить советской программой по освоению немецкой ракетной техники. Работавший под псевдонимом «Сергеев» Королев вызвал его на остров Узедом и привлек для консультаций. Здесь Девятаев показал советским специалистам места, где производились узлы ракет и откуда они стартовали. В конце 1945 года Девятаев был уволен в запас.

После войны бывший узник концлагеря находился полгода под следствием, осужден военным трибуналом и репрессирован за то, что раненым был взят в плен. Спустя девять лет Девятаев попал под амнистию. Но его мытарства продолжались еще долго. Человеку с дипломом речного капитана под различными предложениями отказывали в трудоустройстве по специальности в Казанском речном порту, где работать он смог только чернорабочим. Спустя некоторое время ему удалось занять место шкипера на самоходной барже. Так и перебивался он случайными заработками вплоть до 1957 года.

23 марта 1957 года впервые о подвиге Девятаева и его товарищей рассказала «Литературная газета» в очерке журналиста Яна Винецкого «Мужество». И только после личного вмешательства академика Сергея Павловича Королева и боевого командира Александра Покрышкина подвиг Михаила Девятаева получил достойную оценку. 15 августа 1957 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза, вручен орден Ленина, возвращены боевые награды.

Вскоре после награждения Михаилу Девятаеву были поручены испытания «Ракеты» — одного из первых советских судов на подводных крыльях. Он долгие годы работал капитаном речных судов и стал первым капитаном теплохода «Метеор».

Уже на склоне лет, в 2002 году, ему вновь пришлось побывать на месте своего подвига на острове Узедом. По приглашению немецкой стороны Михаил Петрович гостил в Германии несколько дней. Там, в районе бывшего военного аэродрома Пенемюнде, состоялась встреча Михаила Девятаева и бывшего немецкого летчика Гюнтера Хобома. Два ветерана Второй мировой войны, представители двух сражавшихся народов, пожали друг другу руки, обнялись, выпили по чарке... Они долго говорили о жизни, о детях и внуках, о людских судьбах. И, конечно же, о войне, о ее жестокости и бессмысленности. И еще — об ответственности людей за то, чтобы подобная трагедия не повторилась.

Михаил Петрович Девятаев скончался осенью 2002-го в Казани, где жил все послевоенные годы. О его подвиге написаны книги, сняты фильмы, сложены стихи и песни. Ныне имя Девятаева носят Казанский речной техникум и улица. На доме, где жил Михаил Петрович, установлен памятный барельеф. А в моей памяти осталось незабываемое время, которое я провел с этим незаурядным человеком, гражданином и патриотом. И еще несколько фотопленок, на которых запечатлены бесценные мгновения нашего общения.

Возвращаясь к пребыванию в нашем гарнизоне покрышкинцев, вспоминаю, как ветераны с интересом знакомились с жизнью и бытом служащих, с радостью узнавали только им знакомые

и памятные места. Войдя в один из кабинетов штаба дивизии, Герой Советского Союза Константин Васильевич Сухов, командир эскадрильи 16-го авиаполка, воскликнул:

— А здесь мы встретили День Победы! Майской ночью 1945 года личный состав советского авиагарнизона Гроссенхайн был разбужен автоматнo-ружейной стрельбой. Летчики, техники, специалисты связи и тыла, ночевавшие в помещениях штаба дивизии, выскочили с оружием на место построения, решив, что прорывается какая-то группировка немцев. Однако дело оказалось в другом. На площади командир дивизии полковник Покрышкин и связист штаба палили в небо из автоматов. Это был солдатский салют! Только что получили радиограмму: подписан Акт о капитуляции фашистской Германии. Победа! Начались братания, салют из всех видов оружия, застолье...

А рано утром авиаполк был построен лично комдивом. Команда: летчики — бегом на озеро, техники — готовить самолеты к боевому вылету. На берегу озера Покрышкин поставил летчикам задачу: немцы прорываются к Праге, есть приказ поддержать восстание в столице Чехословакии. Покрышкин первым нырнул в холодную воду озера, за ним и все летчики — для отрезвления...

Через час «Авиакобры» дивизии Покрышкина уже патрулировали небо над Прагой, прикрывая огнем восставших. В один из этих майских дней ведомый Покрышкина, старший лейтенант Георгий Голубев, сбил немецкий «Дорнье-217», шедший с запада на восток. Это был последний вражеский самолет, сбитый покрышкинцами. После войны Покрышкин стал первым советским комендантом города Гроссенхайн. Старшее поколение немцев в период моего пребывания в Германии еще помнило нашего национального героя, его справедливость и заботу о населении.

В один из дней, когда гостили покрышкинцы, мы побывали в крепости Кёнигштайн под Дрезденом. Построенная на высоком базальтовом выступе над Эльбой, многие века крепость считалась неприступной. Но ее гарнизон сдался в плен нашим парашютистам, которые высадились в начале мая 1945 года на небольшой

площади в центре цитадели. В каменоломнях неподалеку от крепости наши воины вскоре обнаружили сокровища Дрезденской картинной галереи, спрятанные фашистами в конце войны.

Несколько сотен полотен величайших художников Европы, в том числе Рафаэля, Дюрера, Джорджоне, Вермера и Тициана, были на грани гибели. В течение нескольких лет советские реставраторы восстанавливали эти шедевры. В середине 50-х годов их безвозмездно передали в картинную галерею Дрездена. Благодарные немцы освободили наших солдат и офицеров от платы за вход в галерею. Во время нашего посещения этой сокровищницы мировой культуры мне посчастливилось сфотографироваться с героями этого очерка под шедевром Рафаэля Санти «Сикстинская мадонна». Считаю снимок своей удачей, назвал я его «Мадонна с героями, или Апофеоз Победителей».

Много лет прошло с той поры. Ликвидирована Западная Группа войск — форпост нашей обороны в центре Европы. Ушли от нас ветераны-фронтовики, о которых я рассказал. Нет уже той страны, которую они защищали. Но пока мы помним, как ковалась Великая Победа, помним о подвигах наших отцов и дедов, о наших боевых друзьях, пока мы помним лучшие традиции боевого товарищества и братства — они будут жить...